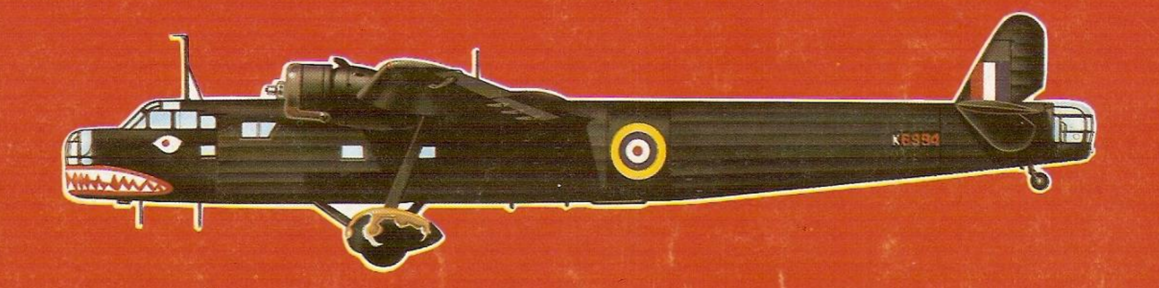
Enciclopedia Ilustrada de la AVIACION

193 175 PTAS



La evolución de la US Navy ■ Dassault Etendard y Super Etendard
Escuadrones de la RAF ■ Fuerzas Aéreas: el US Marine Corps

Editorial Delta, S.A.

La guerra fría

La evolución de la US Navy

El fin de las hostilidades contra Japón en 1945 dejó a la US Navy con una enorme fuerza aérea, muy superior a la necesaria en tiempos de paz. Sin embargo, al cabo de cinco años el estallido de la guerra de Corea llevó a un rápido refuerzo del arma aeronaval estadounidense, tanto con aviones de émbolo como de reacción.

En lo que respecta a la US Navy, los años que siguieron a la II Guerra Mundial fueron de declive y, de hecho, resultó parcialmente diezmada a medida que gran número de buques eran desguazados o dados de baja. Las cifras de personal también decrecieron con rapidez debido al implacable proceso de desmovilización; un ejemplo gráfico de esta reducción de efectivos lo proporciona el número de pilotos, que pasó de ser de alrededor de 75 000 en julio de 1945 a sólo 12 000 cuando comenzó la guerra de Corea, en julio de 1950.

En el apartado de equipo, el cuadro era bastante similar. El número de portaviones en activo era pequeño, pero lo que tenía aún mayor importancia era el hecho de que los tres grandes y capaces buques de la clase «Midway» estuviesen asignados a la Flota del Atlántico, mientras que la del Pacífico debía contentarse con un puñado de unidades de las clases «Essex», «Saipan» y «Commencement Bay»; esta disparidad de medios se hizo dramáticamente evidente cuando estalló la guerra de Corea.

En lo concerniente a los aviones, la situación general no era mucho más halagüeña. Algunas unidades habían recibido aparatos a reacción (principalmente los McDonnell F2H-1 Banshee y Grumman F9F-2 Panther), pero una vez más con preferencia por los elementos de la Flota del Atlántico. Sin embargo, la espina dorsal de las unidades de combate de la Armada de EE UU estaba constituida por aviones con motores de émbolo, entre los que predominaban modelos tales como los Vought F4U Corsair, Grumman F8F Bearcat y Douglas AD Skyraider. Aunque estaban al llegar sustitutos para algunos de ellos, es innecesario decir que las demandas menos urgentes de la posguerra habían ralentizado su desarrollo y entrada en servicio en un grado muy significativo. Así, cuando las fuerzas norcoreanas cruzaron el Paralelo 38 en las primeras horas del 25 de junio de 1950, la US Navy fue metafóricamente sorprendida con la casa por barrer.

Sin embargo, la Armada estadounidense tardó muy poco en volver a la acción, pues el Grupo Aéreo Embarcado Cinco (CVG-5), abordo del USS *Valley Forge*, comenzó a ac-

El CVG-4 fotografiado a bordo del USS *Lake Champlain* en 1953. En primer plano aparecen los McDonnell F2H-2 Banshee y Grumman F9F-5 Panther que constituían los efectivos de caza, con los Douglas AD-4 Skyraider de ataque situados al fondo (foto capitán de fragata H. Paul Brehm).





Destinado a servir con igual distinción en la lucha antisubmarina como en la vigilancia marítima, el Martin P5M Marlin fue el último hidrocanoa operacional de la US Navy. Progresivas puestas al día supusieron la instalación en estos aviones de un detector de anomalías magnéticas, entre otro equipo ASW.

tuar al cabo de una semana y montó sus primeras incursiones contra objetivos en las proximidades de Pyongyang el 3 de julio, lo que supuso la puesta de largo operacional tanto del F9F Panther como del AD Skyraider.

Aunque habían pasado varios años desde que los pilotos de la US Navy habían entrado por última vez en combate, pronto se comprobó que no habían pedido su destreza en los duelos aire-aire. Los F9F del VF-51 reclamaron los primeros derribos de la guerra aérea ese mismo día, cuando abatieron un par de Yakovlev Yak-9 en el curso de la primera salida sobre Pyongyang. A los pocos días, el 20 de julio, se tomó una primera acción positiva para aliviar la escasez de elementos de combate y se decidió movilizar una cantidad inicial de 14 escuadrones de la Reserva Aeronaval. Esta cifra incluía 10 escuadrones que fueron utilizados para formar dos nuevos grupos aéreos embarcados, de los que el primero (CVG-101) tuvo su bautismo de fuego el 29 de marzo de 1951, cuando elementos del grupo fueron lanzados desde el USS *Boxer* (CV-21) para una serie de ataques contra objetivos en Corea del Norte. Posteriormente, entre setiembre de 1950 y junio de 1951, no menos de 28 unidades adicionales de la Reserva habían sido encuadradas para entrar en acción.

Nuevos grupos aéreos

Aunque la expansión inicial concernió principalmente a las fuerzas en reserva, las iniciativas de la US Navy en este sentido no se limitaron a la movilización. En 1952, por ejemplo, el cada vez mayor flujo de pilotos recién salidos de las academias hizo posible comisionar dos nuevos grupos aéreos embarcados. No obstante, ese crecimiento de los efectivos también se reprodujo en otras áreas, pues en el transcurso de la guerra de Corea debutaron asimismo nuevos escuadrones de patrulla y lucha antisubmarina.

Naturalmente, como fueron las fuerzas embarcadas las que realizaron el mayor esfuerzo en la prosecución de la guerra aérea, no es sorprendente que se pusiese un empeño especial en la mejora de las posibilidades en ese sector de la Armada. Una evidencia del éxito que se llegó a recabar con esa política se tiene con el hecho de que el número de grupos aéreos embarcados en activo creció de nueve en junio de 1950 a no menos de 16 cuando las hostilidades concluyeron al cabo de tres años; cada CVG consistía nominalmente en cinco escuadrones. Sin embargo, como los buques de la clase «Essex», que formaban la espina dorsal de la flota de portaviones de la US Navy en esa época, se veían incapaces de operar con eficacia cuando embarcaban más de cuatro escuadrones cada uno, se hizo necesario crear cierto número de organizaciones no comisionadas que, conocidas como Air Task Groups (ATG, o Grupos Operativos Aéreos), tuviesen a su cargo el control de las unidades sobrantes. Este proceso comenzó en 1951 y, al igual que los CVG, los ATG entraron también en combate. El primero de ellos que pasó a la acción fue el ATG-1, en diciembre de 1951 mientras se hallaba embarcado en el USS *Valley Forge* (CV-45).

Además de obligar a un rápido crecimiento de los efectivos aéreos de la US Navy, la guerra de Corea sirvió también como catalizador de mejoras importantes en otras áreas, tales como la investigación y el desarrollo. Los trabajos en una nueva generación de aviones de combate comenzaron a avanzar a buen ritmo por esa época, y al cabo de pocos años, cuando esos aviones empezaron a llegar a las unidades de primera línea, dieron a la US Navy una posición de prepotencia como nunca antes había disfrutado.

Las ventajas a corto plazo no fueron en nin-



Aparecido demasiado tarde para actuar en la II Guerra Mundial, el Douglas Skyraider alcanzó una fama casi legendaria por sus éxitos en la guerra de Corea. Capaz de emplear una amplia gama de armas con precisión y eficacia, se labró una excelente reputación como máquina de apoyo cercano (foto capitán de fragata Robert E. Bennett).



Estructural y aerodinámicamente el caza naval más avanzado de su época, el McDonnell F3H Demon vio comprometida su efectividad operacional a causa de importantes problemas motrices. Sin embargo, los remotorizados F3H-2 entraron en combate en torno a la isla de Quemoy y frente a las costas de Líbano en 1958 (foto McDonnell Douglas).



A partir de 1950 la US Navy recibió un modesto total de 19 bombarderos de patrulla Martin P4M-1 Mercator. El escuadrón que los empleó oficialmente fue el VP-21, pero la intensificación de la guerra fría supuso que el VQ-1 utilizase la versión P4M-1Q de inteligencia electrónica para controlar los medios defensivos de las potencias del Este.

gún caso inferiores pues, gracias a la virtual desaparición de las restricciones presupuestarias inducida por el ímpetu propio de la guerra, el reequipamiento de la US Navy se produjo a gran escala. Quizá la evidencia más tangible de lo dicho sea el hecho de que a finales de 1953 el veterano F4U Corsair había desaparecido prácticamente del arsenal de primera línea; su lugar en las cubiertas de vuelo había sido ocupado por nuevas versiones del F2H Banshee y de la familia F9F Panther-/Cougar. En lo que respecta a los elementos de ataque, éstos también recibieron nuevo material, aunque en su caso sólo se tratase de variantes mejoradas del gran Skyraider. En efecto, y a pesar de que sus orígenes se remontan a las fases finales de la II Guerra Mundial, el «Spad» era un soberbio avión de combate, capaz de alzar el vuelo con una impresionante carga ofensiva.

Aunque gran parte de los recursos financieros estaban dirigidos a sostener la guerra de Corea, la US Navy supo mirar hacia el futuro y aprovechar los primeros años del decenio de los cincuenta para poner en servicio buen número de innovaciones, muchas de las cuales tendrían un gran impacto en ella misma y en otros servicios al cabo de unos años. Por ejemplo, el desarrollo de nuevas armas, como los misiles aire-aire Sparrow y Sidewinder, tuvo lugar a instancias de la US Navy con la guerra de Corea como trasfondo; las dos armas mencionadas entraron en una fase de intensas evaluaciones de desarrollo en los pocos meses que mediaron entre finales de 1952 y principios de 1953. No se olvidó tampoco la mejora de los portaviones en sí, y notables aportaciones de esa época fueron, en abril de 1952, la decisión de adoptar la catapulta de vapor, desarrollada por los británicos, e introducir la cubierta de vuelo angulada en el USS *Antietam* (CV-36) a comienzos de 1953. Con toda probabilidad, el evento de mayor alcance futuro tuvo lugar en Newport News (Virginia) a mediados de julio de 1952: allí y en ese instante comenzó a tomar forma una US Navy realmente moderna, pues se puso quilla a una nueva flota de portaviones. Con sus 60 000 toneladas, el USS *Forrestal* (CV-59) fue el cabeza de clase de la nueva generación de portaviones que necesitaba la US Navy en los albores de la era supersónica; puede medirse la urgencia que tenían tales construcciones navales por el hecho de que el *Forrestal* fue botado al agua al cabo de 29 meses de que hubiesen comenzado los trabajos en serio. Por entonces había comenzado la construcción de otros dos «superportaviones», el USS *Saratoga* (CV-60) y el USS *Ranger* (CV-61), y se había aprobado la de un cuarto, el USS *Independence* (CV-62).



Diseñado como un interceptador embarcado de corto alcance capaz de trepar rápidamente para atacar a los bombarderos que pusiesen en peligro las flotas de EE UU, el Douglas F4D Skyray fue un avión ágil y muy popular. En misiones de caza y ataque podía llevar cohetes, bombas y misiles aire-aire Sidewinder (foto McDonnell Douglas).

El fin de las hostilidades

Los combates en Corea concluyeron el 27 de julio de 1953, pero la paz que siguió no fue nada fácil y la US Navy estuvo muy ocupada mostrando el pabellón en los potenciales puntos calientes del planeta durante los años siguientes. Aunque los dos máximos protagonistas de la guerra fría (EE UU y la URSS) consiguieron evitar que la cosa llegase a las manos, existieron periódicos recordatorios de cuán tenue es la paz en realidad; la primera evidencia de ello se tuvo en un incidente acaecido en julio de 1954, cuando un par de Skyraider de la US Navy fueron interceptados por dos Lavochkin La-7 chinos mientras buscaban supervivientes de un avión comercial derribado cerca de la isla de Hainan tres días antes. En esta ocasión los «Spad» se revolvieron y abatieron los dos cazas chinos. Unas semanas después, a primeros de setiembre, otros miembros de la US Navy no fueron tan afortunados, pues su Lockheed P2V Neptune del Patrol Squadron VP-19 fue obligado a amarar al largo de las costas de Siberia tras ser atacado por dos cazas MiG. Nueve de los diez tripulantes salieron indemnes y fueron rescatados, pero durante los años siguientes se reprodujeron hechos similares, de los que el más serio supuso la pérdida de un Martin Merca-

Para desplegar el misil superficie-superficie Regulus a bordo de los portaviones de la US Navy se crearon dos únicas unidades. El avión de la fotografía es un North American FJ-3 Fury del GMRU-1 (Guided Missile Group One), la unidad de la costa oeste, captado a bordo del USS *Lexington* en 1957 (foto J. A. Gryson).



Encargado por la US Navy en 1950 para cometidos generales y observación antisubmarina, el Sikorsky HO4S fue posteriormente desarrollado en un transporte de tropas con capacidad para ocho soldados y denominado HRS. Se construyó un total de 235 ejemplares en tres versiones principales.

tor y su tripulación frente a las costas chinas en agosto de 1956, de nuevo por la acción de aviones hostiles. Ese aparato era con toda seguridad un P4M-1Q dedicado a la inteligencia electrónica en el marco de un gran esfuerzo por conocer mejor a los enemigos potenciales de EE UU.

El Mando Aéreo Estratégico de la USAF fue el principal beneficiario del que parecía un ilimitado caudal de dólares destinados a la carrera armamentista y creó ingentes flotas de aviones de bombardeo, pero no debe pensarse que la US Navy fue dejada de lado. Con los nuevos portaviones en perspectiva, este servicio se dedicó afanosamente a la adquisición de nuevos aviones, hasta el punto de que la segunda mitad del decenio se caracterizó por la introducción de aparatos de combate cada vez más poderosos; modelos tales como el McDonnell F3H Demon, el Douglas A3D Skywarrior, el Douglas F4D Skyray, el Douglas A4D Skyhawk, el Grumman F11F Tiger y el Vought F8U Crusader entraron en servicio en el lapso increíblemente corto de un año, que comenzó en marzo de 1956.

Aunque el portaviones de ataque constituía el principal medio de combate, la US Navy no fue tan corta de vista como para ignorar otras actividades importantes, como la lucha antisubmarina, la patrulla y la alerta temprana aerotransportada. También todos estos elementos fueron modernizados por entonces, aunque en algunos casos ello se planteó por medio de modernizar el equipo existente en vez de la consecución de aviones totalmente nuevos. Un ejemplo clásico de este proceso lo constituye el bombardeo de patrulla Lockheed Neptune que, si bien su origen hay que buscarlo en la II Guerra Mundial, poseía tal potencial de desarrollo que las diversas variantes fueron aprovechando las sucesivas mejoras experimentadas en el campo de la detección y el ataque antisubmarinos. Así, en su forma final (P2V-7), el Neptune sólo tenía un ligero parecido de familia con el XP2V originario de 1945.

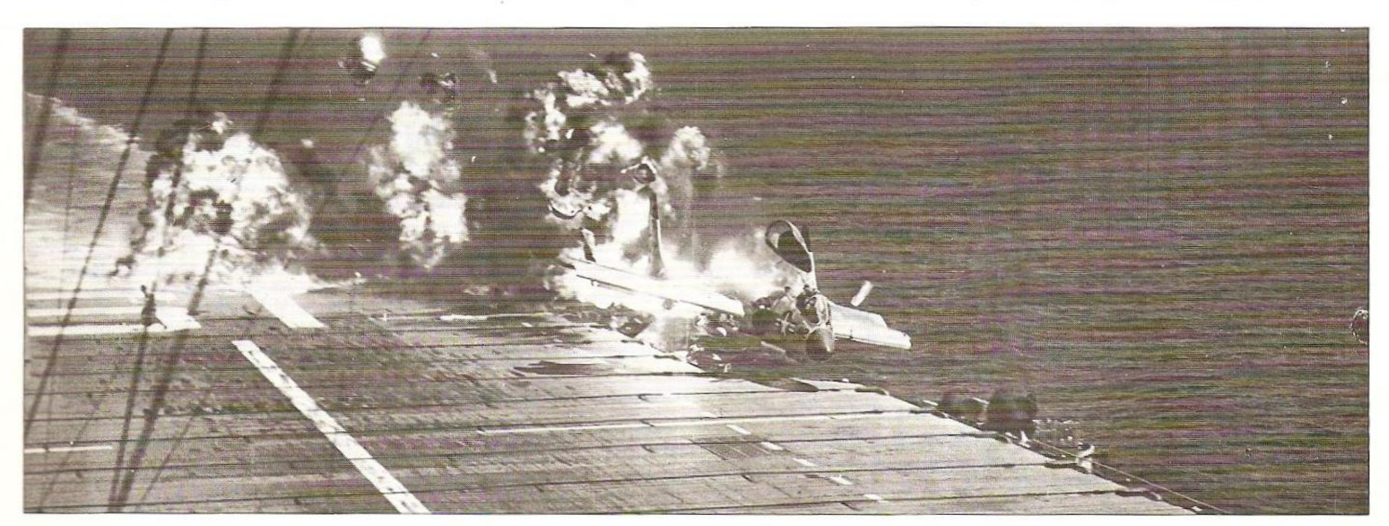
Célula revolucionaria

En lo que respecta a la aviación antisubmarina embarcada, el Grumman S2F Tracker fue realmente revolucionario, ya que significó la feliz integración de las capacidades de búsqueda y ataque en una sola célula. Puesto en servicio a comienzos de 1954, también él evolucionó a medida que avanzaba el decenio, al tiempo que la capacidad antisubmarina de las flotas creció cuando el helicóptero Sikorsky HSS-1 Seabat se unió a las unidades embarcadas durante el verano de 1955. La mejora de las posibilidades antisubmarinas embarcadas dio otro importante paso adelante cuando a principios de los cincuenta se decidió convertir varios portaviones en la clase «Essex» para servir como plataformas oceánicas para aviones y helicópteros especializados en la lucha ASW. Estos buques de convirtieron en parte integral de la composición de las flotas y dieron una eficaz pantalla defensiva a las fuerzas de portaviones de ataque ante el creciente número de submarinos soviéticos.

A pesar de las exigentes demandas financieras y operacionales impuestas por la introducción de toda una nueva generación de aviones de combate en poco más de un año, los estrategas de la US Navy no se durmieron en los laureles y no pasó mucho tiempo antes de que formulasen nuevos requerimientos por material aún mejor. Conviene subrayar que este esfuerzo por mirar constantemente hacia el futuro dio como resultado más notorio el McDonnell Phantom, que estaba destinado a convertirse en el más satisfactorio avión de combate concebido hasta entonces en Estados Unidos. Tanta importancia ha tenido este avión que incluso ha hecho sombra a otros modelos casi contemporáneos, como el North American A-5 Vigilante y el Grumman A-6 Intruder.

Además de comenzar a trabajar en una nueva hornada de aviones de combate embarcados, en los últimos años de la década que nos ocupa la US Navy se decidió por fin a buscar un sustituto para el ubicuo Neptune; ese avión fue finalmente el Lockheed P-3 Orion, modelo que puede llegar a sobrepasar la plusmarca de longevidad y producción de su ilustre antecesor. Otras iniciativas de diseño tomadas por esas fechas dieron como resultado final aparatos como el avión de alerta Grumman E-2 Hawkeye y como el helicóptero antisubmarino Sikorsky SH-3 Sea King, que equiparon a los portaviones que aparecieron durante el decenio siguiente.

Aunque la US Navy, al igual que otros elementos de las Fuerzas Armadas de EE UU, dio pruebas evidentes de la determinación estadounidense de velar por sus intereses y los de sus aliados, no sería descabellado afirmar que muchas de las iniciativas importantes de la guerra fría se reflejaron lejos de las zonas obvias de confrontación, en sitios como las mesas de los proyectistas de Dallas, Tulsa, St. Louis y Long Island; los diseños que emanaron de esos lugares hicieron posible que la US Navy de los años cincuenta alcanzara niveles de poderío inimaginables hasta entonces.



El elevado riesgo inherente en los primeros años del empleo embarcado de los aviones a reacción queda de manifiesto en esta instantánea, en la que un Chance Vought F7U-3 Cutlass del VF-124 se desintegra en llamas tras chocar contra el extremo de la cubierta de vuelo en el curso de un intento de apontaje. Los primeros motores de reacción padecían una lenta respuesta a las solicitudes repentinas de incremento de potencia (foto US Navy).

Dassault Etendard y Super Etendard

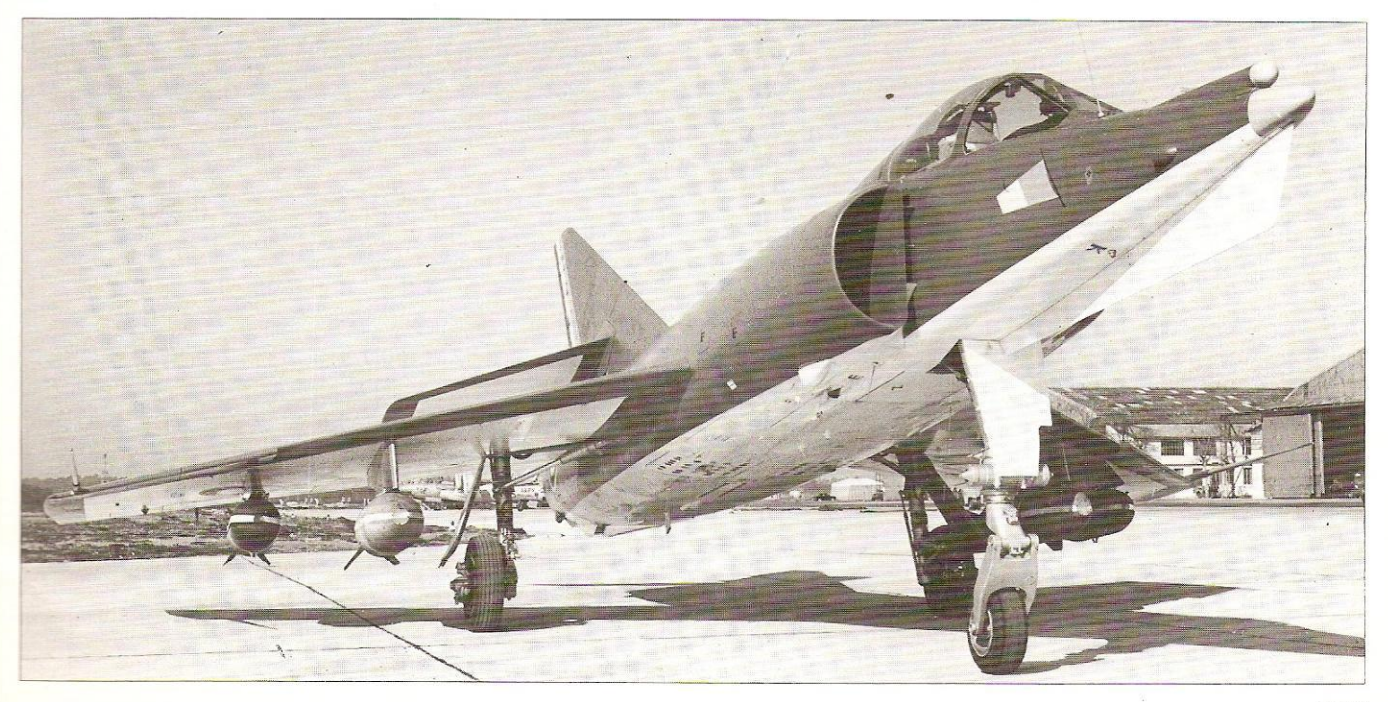
Los Etendard son, junto con los extraños Alizé, uno de los modelos más característicos de la Aéronavale de posguerra. Aunque su diseño básico tiene tras de sí tres decenios, la aparición de los nuevos Super Etendard ha dado a la saga una segunda juventud y la oportunidad de que siga en servicio hasta finales de siglo.

El requerimiento responsable de la génesis del Etendard fue emitido por el Armée de l'Air en julio de 1953 y fuertemente influenciado por una competición de la OTAN encaminada a conseguir un caza de ataque simple y ligero. En principio se pensó en un par de turborreactores Turboméca Gabizo de 1 100 kg de empuje y el avión resultante, el Etendard II, presentaba una flecha alar de 45°, dos cañones internos DEFA de 30 mm (con 120 disparos cada uno) y provisión para 450 kg de cargas subalares. El motor Gabizo fue abandonado y remplazado en el nuevo avión por un único Turboméca Atar, que prometía 3 500 kg de empuje en la forma Atar 101E3. Este diseño se convirtió en el Etendard IV.

Durante la primera mitad de 1954, un comité de la OTAN encabezado por el profesor von Kármán se instaló en el parisino Palais de Chaillot, pues Francia era todavía miembro activo de la Alianza. Su cometido era examinar las propuestas presentadas por firmas europeas al Requerimiento Militar Básico n.° 1 de la OTAN. El avión RMB-1 debía pesar entre 3 630 y 4 540 kg y ser capaz de operar desde pistas cortas o de hierba, con un tiempo mínimo de permanencia en tierra entre misiones. Este requerimiento de la OTAN, con el que se quería disminuir la dependencia de los aeródromos grandes y vulnerables, dio lugar finalmente al Harrier, pero esto ya es otra historia.

La versión de la OTAN fue el Etendard VI. Concebido para realizar salidas frecuentes y cortas sobre el frente en apoyo de las fuerzas de tierra, este avión no necesitaba presionización, aunque sí dos aerofrenos bajo la sección central del fuselaje y neumáticos a una presión de 4,5 kg/cm^2 para operar en pistas poco preparadas. Además de dos soportes subalares, el Etendard VI tenía una bodega interna que podía albergar cuatro ametralladoras de 12,7 mm o dos cañones de 30 mm o 55 cohetes de 70 mm.

La Aéronavale recibió 69 cazas de ataque Etendard IVM de serie a partir de 1961 y los ejemplares supervivientes están actualmente relegados a cometidos de entrenamiento operacional. La característica lámina trapezoidal que aparece bajo la proa es una antena asociada con el sistema de guía del misil Nord (más tarde, Aérospatiale) AS.30.





Los Super Etendard actuales derivan de una serie de aviones de combate producidos por Dassault a mediados de los años cincuenta. Fotografiado en Le Bourget, frente a la famosa nave circular de exposiciones, el prototipo Etendard IV desprovisto todavía del característico perfil de la proa de los modelos de serie.

La OTAN apoyaba el desarrollo de un nuevo motor para el RMB-1, el Bristol Orpheus. En principio se especificó el BOr.3 de 2 177 kg de empuje, con el que el avión tenía una longitud de 12 m y una envergadura de 8,20 m. Pero progresivamente se fue añadiendo más equipo operacional a la especificación, de manera que el crecimiento del peso obligó a instalar el BOr.12 con poscombustión, de 3 700 kg de empuje.

El Etendard VI, junto con el Breguet Taon y el Fiat G91, fue elegido para una evaluación competitiva en la que se empleó un único prototipo, que voló en marzo de 1957 propulsado por el BOr.3. Tras las pruebas se eligió el G91, los franceses se enfadaron y decidieron no adoptar ese modelo italiano.

En esas evaluaciones se utilizó también el prototipo Etendard IV, equipado con un Atar 101E3. Las especificaciones francesas pedían desde el principio un armamento más pesado (tanto los dos cañones de 30 mm como los cohetes de la bodega interna), de manera que el Etendard IV tenía unas prestaciones similares a las que hubiese disfrutado el Etendard VI con el Orpheus con posquemador. Se trataba también de un avión mayor, con una envergadura de 9,54 m y una longitud de 14,00 m, de manera que Dassault aprovechó la oportunidad para ofrecer desde el principio versiones adicionales de reconocimiento táctico y naval y biplaza de entrenamiento.

Ello fue una sabia decisión, pues el Armée de l'Air se desentendió del Etendard a la visa de las prestaciones ofrecidas por otro caza polivalente (Dassault no iba descaminado: ese otro avión era el Mirage III). Sin embargo, las características del Etendard atrajeron el interés de la Aéronautique Navale, que requería nuevos aparatos para los dos nuevos portaviones que tenía en grada. De acuerdo con ello, se encargó un prototipo seminavalizado al que se designó Etendard IVM (por Marine) y que voló por primera vez el 21 de mayo de 1958.

Etendard IVM

Al prototipo siguieron seis Etendard totalmente navalizados, de los que los cinco primeros se completaron en la configuración Etendard IVM para el desarrollo de los cometidos previstos de interceptación y apoyo cercano. De nuevo existían diferencias de dimensiones externas, pues el nuevo aparato medía 9,60 m de envergadura y 14,40 m de longitud. Su altura total era de 4,30 m y, a fin de facilitar su estacionamiento en los hangares de entrecubierta, las secciones externas alares se plegaban de modo que la envergadura decrecía a 7,80 m.

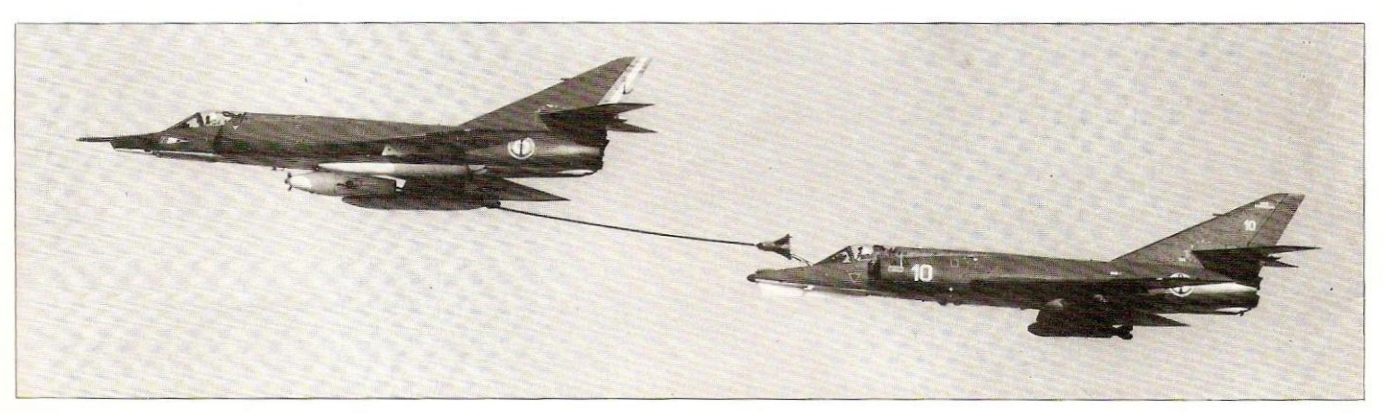
Equipado con el gancho de apontaje y las fijaciones de catapultaje habituales, además de con neumáticos de mayor presión, el Etendard IVM presenta construcción semimonocasco íntegramente metálica, con el fuselaje conformado según la *Regla del Área*. Las alas se basan en una caja de torsión bilarguera con revestimiento resistente y refuerzos integrales; por delante de los flaps de doble ranura aparecen unos defectores aerodinámicos perforados, y el ala cuenta asimismo con alerones de mando asistido con sistema de apreciación artificial y flaps de borde de ataque. La flecha a un cuarto de la cuerda era de 45° y se conservaron los dos aerofrenos situados bajo el fuselaje. Con los 4 400 kg de empuje de un Atar 8, el avión podía alcanzar Mach 1,02 a 11 000 m, a pesar de una respetable velocidad de entrada en pérdida próxima a los 200 km/h.

El Etendard IVM destaca especialmente por su maniobrabilidad, pues puede entrar en un rizo a 465 km/h con la asistencia de los flaps de borde de ataque calados a 15°. Para despegar mediante catapulta, esos flaps delanteros se calan a un máximo de 30°, los de borde de fuga descienden a 60° y los estabilizadores móviles, de actuación eléctrica, se sitúan a 20°. Los deflectores aerodinámicos mejoran el control lateral, hasta el extremo de que el avión conserva un régimen de alabeo de 120° por segundo a 1 110 km/h.

El puntiagudo morro de los primeros Etendard dejó paso en la versión naval a un antiestético grupo de sensores que comprendía un radar de control de tiro Dassault Aida 7 con un sensor infrarrojo encima, así como una gran antena laminar trapezoidal. Como interceptador este avión puede complementar sus dos cañones DEFA de 30 mm con cuatro misiles aire-aire situados bajo el ala y emplear las limitadas capacidades de búsqueda y seguimiento y telemetría automáticas del Aida. (Por lo general se desmontaba un cañón para dejar espacio para el equipo de navegación Tacan.) En ataque, en cada uno de los dos soportes subalares internos se podía montar un misil aire-superficie Nord AS.30, guiados mediante la antena trapezoidal y complementados con bombas y contenedores de cohetes. De los soportes interiores podían también suspenderse depósitos auxiliares para 600 litros de carburante, en tanto que inmediatamente delante del parabrisas aparecía una sonda de recepción de combustible en vuelo.

Cuando el sexto avión de preserie navalizado alzó el vuelo el 19 de noviembre de 1960, se comprobó que presentaba un perfil del morro modificado, con tres cámaras OMERA en lugar del radar y la antena trapezoidal, otras dos cámaras montadas verticalmente en el compartimiento de cañones, una sonda fija de recepción de carburante en el extremo de proa y provisión para un contenedor ventral de suministro de combustible a otros aviones. Denominado Etendard IVP a fin de indicar su cometido primario de reconocimiento fotográfico táctico, este modelo fue también elegido para entrar en producción.

La abertura para la cámara en la proa y la sonda fija de recepción de carburante, además del contenedor ventral de repostaje, identifican al avión situado a la izquierda como un Etendard IVP, modelo que todavía sirve con la Flottille 16. El avión receptor es un Etendard IVM de interdicción naval.



Despliegue a bordo

En un período de cuatro años que comenzó en junio de 1961, Dassault construyó 69 Etendard IVM y 21 Etendard IVP, el primero de los cuales fue entregado oficialmente el 18 de enero de 1962, seguido por el primer Etendard IVP en junio de ese mismo año. Los cazas entraron en servicio con la Flottille 15 (15F) y posteriormente equiparon a la 11F en abril de 1963 y a la 17F en enero de 1964. El Etendard IVP se integró en la 16F en mayo de 1964; esta unidad realizó la conversión en Istres durante cuatro meses antes de ser transferida a Hyères, en la costa sur, donde también tenían su base los Etendard IVM. Un escuadrón de ataque y una sección de Etendard IVP operaron rutinariamente desde las cubiertas de 165 m de los portaviones gemelos *Clemenceau* y *Foch*, que habían sido alistados en noviembre de 1961 y julio de 1963, respectivamente. La interceptación estaba en manos principalmente de los Vought F-8E(FN) Crusader de las 12F y 14F, mientras que los Breguet Alizé se encargaban de la patrulla antisubmarina.

Cuando el Etendard entró en servicio habían prácticamente concluido las guerras coloniales francesas, de modo que, aparte de una demostración de fuerza en el golfo de Adén cuando Somalia amenazó el protectorado de Djibuti a mediados y finales de los años setenta, su carrera fue muy tranquila. Los dos portaviones fueron transferidos del Atlántico al Mediterráneo en la segunda mitad de 1974 como resultado de la creciente tensión en Oriente Medio. No obstante, algunos de sus escuadrones se habían trasladado en dirección opuesta, a Landivisiau, en Bretaña: la 11F en mayo de 1967, la 15F en octubre del mismo año y la unidd de reconocimiento (16F) en abril de 1968. Como compensación parcial, la unidad de conversión de Hyères (la 59 Escadrille de Servitude, o 59S) añadió a sus Fouga Zéphyr una patrulla de Etendard IVM hacia octubre de 1965.

Aparece el Super

Cuando Francia se enfrentó al problema de remplazar al Etendard, la solución obvia parecía ser una versión navalizada del avión de ataque e interdicción Jaguar desarrollado conjuntamente por Breguet Aviation y la British Aircraft Corporation. El quinto prototipo fue completado en noviembre de 1969 como Jaguar M, pero cuando Avions Marcel Dassault absorbió a Breguet dos años más tarde, el nuevo propietario prefirió promover su propio avión, íntegramente francés en vez de otro que era medio británico. Así, se decidió adoptar el Dassault Super Etendard en lugar del más avanzado Jaguar M.

La propuesta de Dassault contemplaba la conservación del 90 % de la célula y el equipo del Etendard IVM, cambiando solamente el sistema de navegación y ataque y otros componentes menores. Pero en la práctica, el avión que emergió al final del período de gestación sólo tenía un 10 % en común con su predecesor. Equipado para misiones de interceptación e interdicción, el Super Etendard presenta una aviónica revisada que incluye (en una proa reformada) un radar Thomson-CSF/EDS Agave con modos de búsqueda, seguimiento, designación, telemetría y navegación; un sistema inercial de navegación y ataque SAGEM-Kearfott ETNA; y un presentador frontal de datos Thomson-CSF VE-120. Aerodinámicamente, difiere de su antecesor por tener un nuevo borde de ataque alar y flaps revisados que, en conjunción con un turborreactor sin poscombustión Atar 8K-50, más potente, permiten despegues con mayores pesos.

Iniciado en enero de 1973, el programa fue acelerado por la conversión parcial de tres Etendard IVM a la nueva configuración; el primero de ellos realizó su vuelo inaugural en Istres el 28 de octubre de 1974, pilotado por Jacques Jesberger. Asignado a evaluaciones motrices y de prestaciones, este prototipo fue dedicado en 1978 a los lanzamientos de prueba del misil antibuque Aérospatiale AM.39 Exocet. Las evaluaciones a bordo, de sistemas de navegación y de bombardeo ocuparon al segundo avión del 28 de marzo de 1975 en adelante, mientras que el tercero era modificado en Cazaux con la nueva ala y puesto en vuelo el 9 de marzo de 1975. Este último aparato conservaba su proa de Etendard IVM y fue retirado del programa en julio de 1975, tras desmontársele el ala para instalarla en el primer prototipo.



El arma primaria de ataque convencional antibuque del Super Etendard es el misil Aérospatiale AM.39 Exocet, que en la fotografía aparece durante su programa de evaluación. Usualmente sólo se lleva un misil, en el costado de estribor y compensado por un depósito externo situado en el de babor.

Preparado para el despegue en la catapulta de vapor, a la espera de la señal de lanzamiento, uno de los primeros Super Etendard de serie lleva en la deriva el emblema del caballito de mar propio de la Flottille 11, primera escuadrilla dotada con este modelo. La Aéronavale ha recibido 71 Super Etendard, cinco de los cuales han sido transferidos a Iraq para ser utilizados en la guerra del Golfo (foto Dassault-Breguet).



El primer Super Etendard de serie se unió al programa el 24 de noviembre de 1977 y en su primer vuelo alcanzó Mach 1,15. En la base de Dassault en Istres, la Aéronavale aceptó su primer Super Etendard el 28 de junio de 1978 y la 11F se reequipó oficialmente con el nuevo modelo el 7 de setiembre de ese año. Esa unidad llevó a cabo también el primer despliegue a bordo (en el *Clemenceau*), en diciembre de 1978.

Cuando se formó el segundo escuadrón en junio de 1979, éste fue la 14F de Landivisiau, que hasta entonces había empleado el Crusader, y no fue hasta marzo de 1980 que la 17F comenzó a convertirse del Etendard IVM y fue declarada operacional el 5 de setiembre. Se hubiesen formado más escuadrones de no haber sido porque la escalada de los costes redujo los 100 aviones previstos a sólo 71, el último de los cuales se completó a comienzos de 1983. En breve, 50 de esos aviones serán modificados para poder utilizar el misil nuclear Aérospatiale ASMP como alternativa a la bomba de caída libre AN52. Así equipado, el Super Etendard podrá permanecer en primera línea durante un período de unos 20 años antes de ser remplazado a bordo de la nueva clase de portaviones, posiblemente por los Dassault ACM o un «Eurofighter» desarrollado conjuntamente por varios países.

El único pedido de exportación del Super Etendard cursado antes de que finalizase la producción se recibió del Comando de Aviación Naval Argentina en 1979. Se requirió un total de 14 aviones acompañados de misiles AM.39 Exocet; los cinco primeros aparatos fueron entregados por Dassault a Landivisiau el 26 de marzo de 1981 para que comenzasen a entrenarse, bajo supervisión francesa, los pilotos de la 2.ª Escuadrilla Aeronaval de Caza y Ataque. Esos cinco aviones llegaron a la base aérea de Comandante Espora en noviembre, pero en abril del año siguiente, cuando las fuerzas argentinas invadieron las Malvinas, aún no habían podido ser embarcados en el portaviones *Veinticinco de Mayo* y sólo disponían de cinco Exocet.

Francia suspendió el suministro de material militar a Argentina durante las hostilidades, de modo que uno de los aviones fue utilizado como fuente de repuestos a fin de permitir que los otros pudiesen operar desde la base de Río Grande contra la Royal Navy. Tras una salida efectuada sin resultados el 2 de mayo a cargo de un par de aparatos con sendos Exocet, el destructor HMS *Sheffield* fue enviado al fondo el 4 de mayo. En los días 17 y 23 de ese mes, los Super Etendard enviados a la zona no encontraron objetivos, pero el 25 de mayo uno de dos Exocet causó averías irreversibles en el portacontenedores *Atlantic Conveyor*. El quinto misil se lanzó sin consecuencias prácticas. No se perdió ningún avión y a finales de 1982 Francia completó la entrega de los restantes.

A principios del año siguiente, Iraq pidió a Francia la cesión de cinco Super Etendard a raíz de la demora en la entrega de aviones Dassault-Breguet Mirage F.1 modificados para lanzar el Exocet. Esa solicitud adquirió carácter de urgencia cuando Iraq decidió incidir sobre la economía iraní hundiendo petroleros en el golfo Pérsico y forzar el desenlace de la situación de tablas en que había quedado la guerra terrestre que ambas naciones sostienen desde 1980. El entrenamiento de 30 pilotos iraquíes y personal técnico tuvo lugar en Landivisiau, en tanto que cinco aviones de producción tardía eran desprovistos de sus emblemas franceses y preparados para su entrega.



Recientemente la Aéronavale ha experimentado un esquema mimético de dos grises para sus Etendard y Super Etendard. Este camuflaje no es estrictamente de «baja visibilidad» pues, pese a la eliminación de la palabra «Marine» y de los rebordes amarillos de las escarapelas, éstas conservan todavía el color blanco.

Variantes del Dassault Etendard

Etendard II: modelo basado en tierra, con dos Turboméca Gabizo; no construido

Etendard IV: modelo basado en tierra, con motor SNECMA Atar 101E3; un ejemplar construido para un pedido del Armée de l'Air

Etendard VI: modelo basado en tierra, con motor Bristol Orpheus BOr.3; un ejemplar construido para un pedido de la OTAN

Etendard IVM: caza para la Aéronavale francesa, con motor SNECMA Atar 8B; la producción totalizó 75 ejemplares (n.os 01 a 06 y de 1 a 69), de los que los n.os 68, 18 y 13 fueron convertidos en los Super Etendard n.os 01, 02 y 03

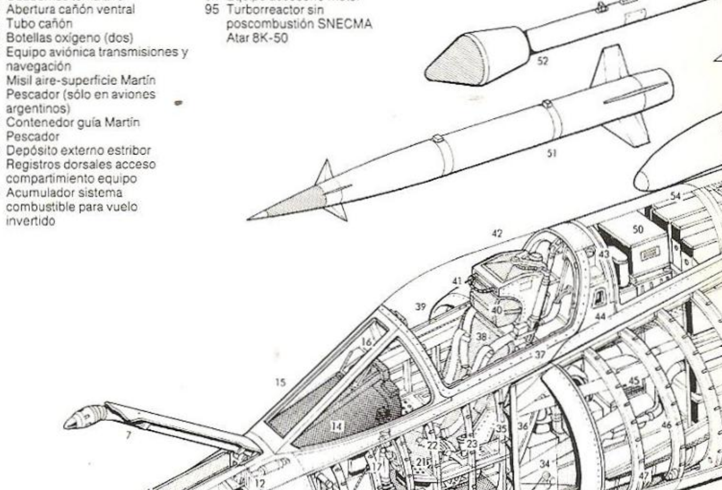
Etendard IVP: modelo de reconocimiento y cisterna para la Aéronavale; 22 ejemplares (n.os 07 y de 101 a 121)

Etendard IVM(P): cuatro conversiones (n.os 153, 162, 163 y 166) a partir de los Etendard IVM (n.os 53, 62, 63 y 66)

Super Etendard: con motor SNECMA Atar 8K-50; 85 ejemplares en total (n.os 1 a 71 de la Aéronavale, de los que los n.os 65 a 69 fueron transferidos a Iraq; n.os 3-A-201 a 3-A-214 de la Armada Argentina)

Corte esquemático del Dassault-Breguet Super Etendard

1 Radomo
2 Antena radar
3 Disco interno antena radar
4 Mecanismo seguimiento antena
5 Equipo radar multimodo Thomson-CSF/EMD Agave
6 Alojamiento sonda
7 Sonda retráctil recepción combustible en vuelo
8 Equipo aviónica navegación y ataque
9 Antena UHF
10 Sonda pitot
11 Sonda temperatura
12 Articulación y martinete sonda combustible
13 Mamparo delantero presionización cabina
14 Cubierta panel instrumentos
15 Parabrisas
16 Presentador frontal datos
17 Palanca mano
18 Pedales timón dirección
19 Estructura cabina
20 Piso presionización
21 Consola lateral
22 Mando gases
23 Mando control radar
24 Fijación aterrizador delantero
25 Luces aproximación apontaje
26 Puerta aterrizador
27 Martinetes orientación aterrizador
28 Articulación soporte eje rueda
29 Rueda delantera, retracción hacia atrás
30 Pata aterrizador
31 Montante trasero aterrizador
32 Martinete hidráulico retracción
33 Toma aire babor motor
34 Divisor capa límite
35 Toma aire presión dinámica sistema aire acondicionado
36 Mamparo trasero presionización cabina
37 Conducto purga capa límite
38 Asiento eyectable Martin-Baker (Hispano) SEMMB CM4A
39 Toma aire estribor motor
40 Apoyacabeza
41 Asidero lanzamiento asiento
42 Cubierta cabina
43 Punto articulación cubierta
44 Liberación cubierta en emergencia
45 Unidad aire acondicionado
46 Cuadernas toma aire
47 Abertura cañón ventral
48 Tubo cañón
49 Botellas oxígeno (dos)
50 Equipo aviónica transmisiones y navegación
51 Misil aire-superficie Martín Pescador (sólo en aviones argentinos)
52 Contenedor guía Martín Pescador
53 Depósito externo estribor
54 Registros dorsales acceso compartimiento equipo
55 Acumulador sistema combustible para vuelo invertido
56 Abertura purga succión toma aire
57 Cañones DEFA de 30 mm (dos)
58 Conexiones toma tierra e intercomunicación
59 Registro acceso compartimiento cañones
60 Tolva munición, 125 dpa
61 Prerrefrigerador sistema aire
62 Depósitos flexibles delanteros fuselaje; capacidad interna total 3 200 litros
63 Registros acceso depósitos
64 Cuadernas maestras fijación largueros alares
65 Carenado dorsal
66 Rejillas escape aire refrigeración aviónica
67 Antena IFF
68 Depósito integral ala estribor
69 Puntos fijación soportes
70 Lanzacohetes Matra 155; 19 proyectiles de 68 mm
71 Diente de perro borde ataque
72 Varilla mando y articulaciones flap borde ataque
73 Flap borde ataque estribor, abatido
74 Martinete hidráulico alerón
75 Martinete hidráulico plegado alar
76 Sección externa alar, plegable
77 Luz centelleante identificación
78 Luz navegación estribor
79 Sección externa alar en posición plegada
80 Sección fija borde fuga
81 Alerón estribor
82 Mando articulación alerón
83 Interconexión alerón y deflector aerodinámico
84 Martinete hidráulico deflector
85 Deflector aerodinámico estribor, abierto
86 Flap tipo Fowler doble ranura, abatido
87 Depósitos flexibles traseros fuselaje
88 Cables control timón dirección
89 Alojamiento encendido motor
90 Toma aire compresor
91 Mamparo delantero bancada motor
92 Eje transmisión engranajes accesorios
93 Generadores (dos)
94 Equipo accesorio motor
95 Turborreactor sin poscombustión SNECMA Atar 8K-50
96 Conducto purga aire motor
97 Balancín cables-varilla mando timón dirección
98 Junta fijación larguero deriva
99 Registro acceso en borde ataque a controles superficies
100 Motor eléctrico control compensación estabilizadores
101 Hendidura aerodinámica borde ataque raíz estabilizador
102 Martinete hidráulico timones profundidad
103 Junta secciones superior e inferior deriva
104 Lámina sellado estabilizadores
105 Martinete hidráulico timón dirección
106 Estructura deriva
107 Estabilizador móvil estribor
108 Antena delantera radar alerta
109 Antena VOR (sólo en aviones argentinos)
110 Antena VHF
111 Carenado antena punta deriva
112 Antena telemétrica
113 Timón dirección
114 Estructura timón dirección
115 Alojamiento paracaídas frenado, sólo para operaciones en tierra
116 Carenado cierre compartimiento paracaídas
117 Luces cola navegación y anticolisión
118 Antena trasera radar alerta
119 Timón profundidad babor
120 Estructura timón profundidad
121 Amortiguador timón profundidad
122 Estructura estabilizador móvil babor
123 Tobera motor
124 Conducto escape gases
125 Sistema repostaje combustible en vuelo, extendido
126 Manga repostaje
127 Gancho apontaje, abatido
128 Carenado estiba gancho apontaje
129 Estructura cono cola desmontable
130 Línea escisión sección trasera fuselaje, para extracción motor





El primero de los 14 Super Etendard destinados a la Armada Argentina fotografiado en Francia en 1981, antes de su entrega. Los argentinos habían recibido cinco ejemplares antes de la guerra de las Malvinas, de los que uno fue utilizado como fuente de repuestos debido a un posterior embargo francés. Los cuatro restantes fueron responsables del hundimiento de dos buques británicos con misiles AM.39 Exocet (foto Dassault-Breguet).

131 Mamparo inclinado fijación deriva
132 Protección térmica
133 Sección turbina motor
134 Amplificador potencia radar alerta
135 Mamparo bancada motor y fijación larguero deriva
136 Fijación maestra motor
137 Compartimientos traseros equipo aviónica, babor y estribor
138 Flap babor
139 Estructura flap
140 Costillas dorso flap
141 Guía flap
142 Alojamiento rueda babor
143 Fijación aterrizador babor
144 Martinete hidráulico flap
145 Deflector aerodinámico babor
146 Martinete hidráulico deflector
147 Guía externa flap
148 Estructura alerón
149 Alerón babor
150 Sección externa ala babor, posición plegada
151 Estructura sección externa alar
152 Carenado borde marginal
153 Luz navegación babor
154 Luz centelleante identificación
155 Martinete hidráulico plegado alar
156 Junta plegado alar
157 Sección externa flap borde ataque
158 Misil aire-aire Matra 550 Magic
159 Guía lanzamiento misil
160 Lanzacohetes Matra 155
161 Martinete hidráulico alerón
162 Fijación soporte externo subalar
163 Soporte externo subalar
164 Diente de perro del borde ataque
165 Revestimiento alar mecanizado
166 Costillas alares
167 Fijación depósito interno subalar
168 Soporte interno subalar
169 Depósito auxiliar combustible, 1 100 litros
170 Rueda babor
171 Freno disco
172 Articulación amortiguación
173 Pata aterrizador
174 Martinete hidráulico retracción
175 Alojamientos depósito integral ala babor
176 Sección interna flap borde ataque
177 Estructura flap borde ataque
178 Gancho ventral catapultaje
179 Junta fijación encastre alar
180 Martinete hidráulico flap borde ataque
181 Extensión cuerda borde ataque raíz alar
182 Martinete hidráulico aerofreno
183 Aerofrenos ventrales, babor y estribor
184 Soporte ventral
185 Contenedor repostaje carburante en vuelo
186 Misil antibuque AM.39 Exocet

AVIAGRAPHICA

Dassault Super Etendard

Especificaciones técnicas

Dassault Super Etendard
Tipo: caza monoplaza de interdicción embarcado
Planta motriz: un turborreactor sin poscombustión SNECMA Atar 8K-50, de 5 000 kg de empuje
Prestaciones: velocidad máxima (limpio) 1 080 km/h a cota óptima o 1 180 km/h a baja cota; velocidad de aproximación (con 7 800 kg) 250 km/h; techo de servicio 13 700 m; radio de acción (con el misil Exocet) 850 km
Pesos: vacío 6 500 kg; máximo en despegue 12 000 kg
Dimensiones: envergadura 9,60 m; longitud 14,31 m; altura 3,86 m; superficie alar 28,40 m^2
Armamento: dos cañones integrados DEFA de 30 mm, con 125 proyectiles por arma; del soporte ventral y de los cuatro subalares puede suspenderse una combinación de armas nucleares AN52 (se espera que en un futuro se pueda emplear también el misil Aérospatiale ASMP), el misil aire-superficie Aérospatiale AM.39 Exocet, misiles aire-aire Matra R.550 Magic, bombas y contenedores de cohetes



El Dassault-Breguet Super Etendard n.° 31 fue construido en la factoría de Burdeos a principios de 1980 y entregado a la Flottille 14 de la Aéronavale, con base en Landivisiau. En setiembre de 1984 fue devuelto al constructor para que lo preparase para el festival de Farnborough, en el que apareció sin insignias de unidad; cuando regresó de Gran Bretaña fue reasignado a la Flottille 11, también de Landivisiau. En la ilustración, el n.° 31 aparece con un misil antibuque Aérospatiale AM.39 Exocet en el soporte interno de estribor y un depósito auxiliar de 1 100 litros en el de babor.

Escuadrones de la RAF

92.° Squadron



El 92.° ha sido siempre un escuadrón de caza desde que se formó por primera vez, en London Colney (Hertfordshire) el 1 de setiembre de 1917. Estuvo entonces equipado con AVRO 504K, Spad S.7 y Sopwith Pup, con los que se entrenó, pero en enero de 1918 comenzó a reequiparse con RAF S.E.5 y fue con este tipo con el que marchó a Francia en julio de 1918. Pronto entró en acción y en tres semanas obtuvo sus primeras victorias en combate aéreo. No sólo realizó patrullas operacionales, sino también coberturas a las unidades que bombardeaban y ametrallaban instalaciones y aeródromos enemigos.

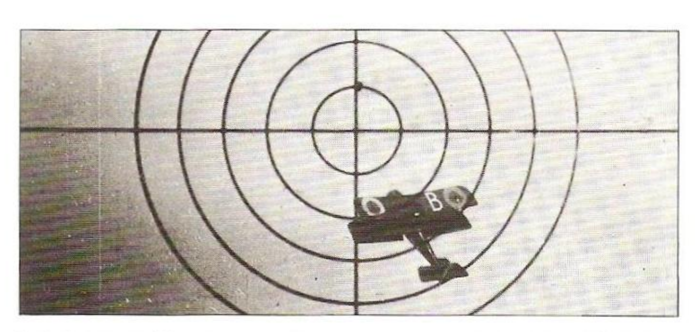
Cuando la ofensiva aliada final obligó a una retirada a gran escala de los alemanes, el 92.° voló cada vez en salidas de baja cota, atacando a las tropas de tierra en retirada con fuego de ametralladora y bombas. Por este tipo de operaciones se le concedió al capitán James Robb (más tarde, mariscal jefe del aire sir James Robb) la DFC. El escuadrón sólo tuvo cuatro meses de actividad antes del armisticio, pero en aquel tiempo realizó 2 052 horas operacionales y derribó 37 aviones enemigos. Tras el armisticio, siguió con sus entrenamientos rutinarios, trasladándose a la propia Alemania en junio de 1919 y se disolvió en Eil el 7 de setiembre de 1919.

El 92.° Squadron se volvió a formar a partir de un núcleo del 601.° Squadron en Tangmere el 10 de octubre de 1939. El 601.°, que fue un escuadrón de la Fuerza Aérea Auxiliar en el período de entreguerras y con algunos miembros muy independientes, por lo que infundió este espíritu al 92.° Squadron, y la nueva unidad se trasladó al aeropuerto de Croydon donde, en la primavera de 1940, se reequipó con Supermarine Spitfire. Fue declarado operacional justo a tiempo del ataque alemán sobre Francia. En su primera operación, sobre Dunkerque, se encontró seis Messerschmitt Bf 109E y los derribó a todos. Siguió en este ritmo hasta junio, cuando se trasladó a Pembrey para realizar patrullas de convoyes y primeras tentativas de caza nocturna. En setiembre volvió a la zona de operaciones, se unió al ala de Biggin Hill y se lanzó a las tremendas batallas sobre Kent y Surrey. Como parte de la eficaz Ala Biggin Hill, el 92.° aumentó rápidamente su reputación y, en el otoño de aquel año, había pasado a un primer plano de la actualidad. Luego, en octubre, fue retirado de las operaciones y enviado a Oriente Medio a comienzos de 1942. Se encontró inicialmente inactivo por la escasez de aviones, y lo mejor que pudieron hacer sus pilotos fue utilizar los Hawker Hurricane del 80.° Squadron. Sin embargo, en agosto llegaron sus Spitfire y, en unos pocos días, el escuadrón fue declarado operacional, volando en patrullas y escoltas de bombarderos, avanzando gradualmente hacia las grandes batallas aéreas que siguieron a la retirada a El Alamein y a la ruptura del frente a finales del año.

Ahora su misión consistía en la cobertura aérea del avance de las tropas. También se dedicó al ametrallamiento de las fuerzas, transportes y carros de combate enemigas, en fin, a todo lo que se moviese. Esto supuso siete cambios de bases en dos meses, a fin de mantener al enemigo a su alcance; siguieron así las cosas hasta mayo de 1943, momento en el que el escuadrón se encontraba en Tripolitania.

Tras haber participado activamente en la expulsión de las fuerzas del Eje del norte de África, el 92.° Squadron se trasladó a Malta para tomar parte en la próxima ofensiva, realizó salidas de caza libre sobre Sicilia y más tarde se dedicó a cubrir los desembarcos y el avance de los Aliados. Al poco tiempo se había estacionado en la propia Sicilia donde, a la espera del asalto sobre la península italiana, recibió los Spitfire Mk VIII. El 3 de setiembre, a los cuatro años de haber estallado la guerra, el escuadrón patrulló sobre el estrecho de Messina mientras los Aliados se lanzaban sobre Italia. Once días más tarde el escuadrón aterrizaba en la península a fin de hallarse lo más cerca posible de los combates y, siempre apoyando a las fuerzas de tierra, comenzó a ascender por la orilla occidental del país. En julio pasó a dedicarse a salidas de cazabombardeo, tarea que realizó de forma habitual hasta el fin de las hostilidades. Un destacamento suyo tomó parte en los desembarcos en el sur de Francia, pero el grueso de la unidad siguió concentrado en el apoyo de la lenta y dura expulsión de los alemanes de Italia. Cuando cesaron los combates, el escuadrón atesoraba un total de 317 aviones enemigos derribados, lo que le convertía en la mejor unidad de caza británica de la II Guerra Mundial. Casi inmediatamente se trasladó a Austria para realizar tareas de vigilancia, hasta que fue disuelto el 30 de diciembre de 1946.

Sólo estuvo un mes en el limbo, pues el 31 de enero de 1947 el 91.° Squadron se convirtió en el 92.°. Así el escuadrón recuperó su sitio en el Mando de Caza como una de las unidades regulares de la defensa de Gran Bretaña. Se equipó con Gloster Meteor y empleó sucesivas versiones durante los años cincuenta. El 92.° hizo una gira a Escandinavia en 1949, y al año siguiente se unió al 66.° para mostrar ante las multitudes, en el festival de la RAF, las actividades de un ala de cazas de reacción. Por entonces se hallaba en Linton-on-Ouse y en 1954 se convirtió en el orgulloso poseedor de los primeros cazas transónicos del Mando de Caza, honor que compartió con el 66.°, la otra unidad del ala. Ese avión era el North American Sabre, que sirvió con el escuadrón durante sólo dos años, hasta que el Hawker Hunter entró en servicio.



Un S.E.5a del 92.° Squadron encuadrado por la fotoametralladora del capitán J.M. Robb, quien más tarde sería comandante en jefe del Mando de Caza.



Una formación mixta de aviones Hunter y Lightning de la unidad. Los primeros llevan los colores del equipo acrobático Blue Diamonds (foto MoD).



En el emblema del 92.° Squadron, las hojas de arce conmemoran los vínculos de esta unidad con Canadá, mientras que la cobra responde a que el escuadrón fue creado con fondos recogidos en la India (foto Bruce Robertson).



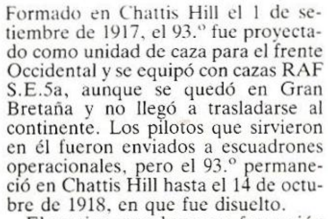
Un McDonnell Douglas Phantom del 92.° Squadron en trepada vertical. Esta unidad recibió sus primeros Phantom en RAF Gütersloh en enero de 1977 y al cabo de poco tiempo se trasladó a Wildenrath (foto MoD).

Fue con los Hunter que el 92.° Squadron se convirtió en la formación acrobática oficial de la RAF en 1961; recibió la denominación de «The Blue Diamonds» y actuó durante aquel año y el siguiente antes de ser relevado por los «Firebirds» del 56.° Squadron en 1963. Fue en este año que el escuadrón pasó a ser por fin una unidad supersónica al recibir los English Electric Lightning F.Mk 2 en Leconfield.

El 92.° ha seguido como parte del ala de defensa de la RAF Germany desde entonces, transformando sus Lightning F.Mk 2 al equivalente de los F.Mk 6 en 1968 y luego reequipándose con McDonnell Douglas Phantom en 1977. El 92.° seguirá dotado con este modelo hasta los años noventa, mientras continúe sirviendo en Alemania.

93.° Squadron





Arriba: uno de los Handley Page Harrow utilizados operacionalmente por el escuadrón, equipado con una mina aérea. Este avión, pilotado por el teniente de patrulla Hayley Bell, consiguió un derribo confirmado el 13 de marzo de 1941. Estos aviones iban tripulados sólo por el piloto.



Una formación de aviones Mustang del escuadrón en vuelo sobre Italia en 1946. El 93.° Squadron recibió los Mustang como resultado de la redesignación del 237.° Squadron el 1 de enero de 1946 (foto John D.R. Rawlings).

Formado en Chattis Hill el 1 de setiembre de 1917, el 93.° fue proyectado como unidad de caza para el frente Occidental y se equipó con cazas RAF S.E.5a, aunque se quedó en Gran Bretaña y no llegó a trasladarse al continente. Los pilotos que sirvieron en él fueron enviados a escuadrones operacionales, pero el 93.° permaneció en Chattis Hill hasta el 14 de octubre de 1918, en que fue disuelto.

El motivo para la nueva formación de 93.° fue la operación «Mutton». El 28 de setiembre de 1940, la 420.ª Patrulla fue formada en Middle Wallop para un tipo de defensa revolucionario. Se equipó con aviones Handley Page Harrow, extraídos de varios escuadrones de bombardeo, y adaptados para remolcar minas aéreas en la senda de vuelo de los bombarderos alemanes. El 7 de diciembre de 1940, justo después de ser declarada operacional, la patrulla fue redesignada 93.° Squadron. Comenzó a recibir también bimotores Douglas Havoc, empleándose ambos modelos en patrullas nocturnas más convencionales y también en el minado, dada la desventaja que suponía la baja velocidad del Harrow.

En 1941 se recibieron los Vickers Wellington para remolcar barreras de minas, pero en realidad sólo se formó con ellos una patrulla operacional. En otoño, los Havoc se dedicaron cada vez más a misiones Turbinlite, pero el 18 de noviembre de 1941 todo acabó al disolverse el escuadrón para constituir la 1458.ª Patrulla de Middle Wallop el 24 de noviembre de 1941.

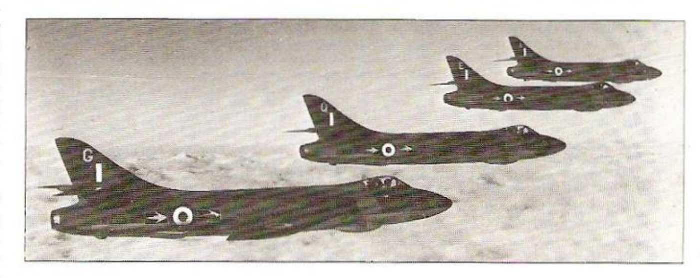
El 1 de junio de 1941 se volvió a formar el 93.° Squadron en Andreas. Destinado a convertirse en un escuadrón de caza diurno normal se equipó con Supermarine Spitfire y se preparó rápidamente para ser desplegado en ultramar. En octubre embarcó en el SS *Fort McLoughlin* con sus Spitfire a bordo y partió para Gibraltar, llegando el 6 de noviembre de 1942. Los Spitfire fueron preparados por mecánicos y montadores hindúes y el 93.° despegó al amanecer el 13 de noviembre, aterrizando en su nueva base, Casablanca, tres horas después. Al principio, el 93.° fue utilizado para ataques al suelo en apoyo del avance del 1.er Ejército a través del norte de África francés e inicialmente registró numerosas pérdidas. Más tarde, diversificó sus actividades en patrullas de caza y el último día de 1942 se apuntó su primer Messerschmitt destruido. El 93.° siguió luchando hasta el final de la campaña del norte de África y después se trasladó a Malta en preparación para el asalto sobre Sicilia. Allí se ocupó de mantener la superioridad aérea sobre las playas de desembarco. Pronto estuvo en la misma Sicilia, llevando a cabo las mismas funciones en el sur de Italia, tanto escoltas de bombarderos como patrullas de caza. Se fue desplazando por Italia y siguió luchando en el norte con el mismo tipo de cometidos que antes. En julio de 1944 fue a Córcega, desde donde cubrió los desembarcos aliados en el sur de Francia. Se trasladó a Francia para apoyar a los ejércitos que avanzaban al norte, y en setiembre volvió a Italia.

Dejó de ser operacional durante algún tiempo para aprender un nuevo oficio, el de cazabombardeo. Sus Spitfire fueron equipados con lanzabombas y, una vez entrenado, el 93.° volvió de nuevo a las operaciones el 20 de noviembre. Entonces se dedicó a cooperar con el Ejército en el sistema de «filas de taxis», por el que atacaba los objetivos fijados por los oficiales de enlace destacados con las tropas de primera línea.

Ésa fue la tónica hasta el final de la guerra, tras lo cual el escuadrón se trasladó a Austria para asegurar su estabilidad interna, quedándose allí hasta el 5 de setiembre de 1945, en que fue disuelto en Klagenfurt.

El 1 de enero de 1946, el 237.° Squadron de Lavariano fue redenominado 93.° Squadron. Su material de vuelo era ahora el North American Mustang, modelo que utilizó durante todo un año en patrullas fronterizas sobre el norte de Italia. Fue disuelto otra vez, en Treviso, el 30 de diciembre de 1946.

Cuando fue reconstituido de nuevo, el 93.° Squadron pasó a formar parte de la RAF Germany. El lugar fue Celle y la fecha el 15 de noviembre de 1950. La unidad estaba integrada en el Ala de Havilland Vampire de Celle en un momento en que la RAFG experimentó cierto crecimiento ante la temida amenaza soviética. Siguió formando parte de las defensas de caza de Alemania durante un decenio, período en el que utilizó distintos tipos de aviones (los North American Sabre en 1954 y los Hawker Hunter en 1956). El escuadrón fue disuelto finalmente en Jever en diciembre de 1960.



Aviones Hunter del 93.° Squadron en vuelo sobre Jever en 1957. Estos aviones llevaban el carbúnculo y las flechas amarillas y azules adoptadas en los cincuenta.

94.° Squadron



El 94.° Squadron se creó en Harling Road el 1 de agosto de 1917 y sirvió allí 10 meses en la función de entrenamiento de pilotos en el caza Sopwith Camel. Un cambio de planes en el verano de 1918 permitió la movilización del 94.° para su envío a Francia y su reequipamiento con cazas RAF S.E.5a. Los llevó a Francia al acabar octubre de 1918 y llevó a cabo unas pocas patrullas operacionales en la zona de la 5.ª Brigada antes de que el 11 de noviembre llegara el final de las hostilidades. El escuadrón permaneció en Francia hasta febrero de 1919, en que volvió a Inglaterra y fue disuelto en Tadcaster el 30 de junio de 1919.

El 94.° se volvió a formar el 26 de marzo de 1939 en Adén, para lo que recibió cazas biplanos Gloster Gladiator. Tan pronto estalló la II Guerra Mundial la unidad realizó protecciones de convoyes y mantuvo una patrulla preparada en caso de ataque. Éste no se produjo hasta que Italia entró en la guerra en junio de 1940 y las fuerzas en la Somalia italiana iniciaron sus movimientos. La primera victoria del escuadrón tuvo lugar el 13 de junio, en que derribó un Savoia-Marchetti S.M.81. También comenzó a escoltar a los Bristol Blenheim que salían de Adén para bombardear a los italianos. Durante el resto del año realizó sucesivos combates contra incursiones enemigas. En la primavera de 1941 envió un destacamento a Habbaniya para ayudar a las fuerzas allí destinadas, pero el núcleo de la unidad marchó al desierto occidental, donde se reequipó con Hawker Hurricane. Al principio se centró en vuelos



El 94.° Squadron se convirtió en la unidad de defensa de caza de Adén, equipado con Gloster Gladiator Mk I y Mk II nuevos y de segunda mano. Con ellos sirvió en Somalia hasta 1941, en que se trasladó a Egipto.

nocturnos contra los aviones que intentaban bombardear la zona del Canal. Consiguió algunos éxitos y en otoño se trasladó al desierto occidental e inició salidas ofensivas y ataques al suelo en la guerra del desierto. Allí se sucedieron dos meses de acción hasta el Año Nuevo, en el que el 94.° fue retirado para reequiparse con Curtiss Kittyhawk. Pero esto no duró mucho y, tras operar con el modelo con cierto éxito durante uno o dos meses, el 94.° se retiró a la Zona del Canal en el verano de 1942 y utilizó Hurricane en cometidos de defensa una vez más.

Siguió durante otro año en salidas de defensa con Hurricane y Spitfire sobre Egipto. Ésta fue su principal función, aunque en el verano de 1943 también resultó incursiones de caza de largo alcance y reconocimientos armados sobre Creta. Estos se llevaron a cabo intermitentemente durante 1944. El largo período de salidas de defensa, unido al hecho de que se habían incorporado muchos pilotos yugoslavos, divididos en fracciones anti y pro Tito, actuó contra la moral de escuadrón. En setiembre de 1944 pasó a los cazabombarderos Spitfire y actuó con ellos en Grecia durante la liberación del país y contra las fuerzas del Elas. Éste fue el último período operacional del 94.°, que fue disuelto en Seds el 26 de abril de 1945.

A raíz de la expansión de la RAF Germany, se volvió a formar el 94.° en la RFA, en Celle, el 1 de diciembre de 1950. Equipado con los de Havilland Vampire, se convirtió en un escuadrón de ataque al suelo con los de Havilland Venom en 1954 y sirvió como parte del ala de Celle en esta función durante otros tres años antes de disolverse en setiembre de 1957.



Un de Havilland Venom FB.Mk 1 del equipo acrobático del 94.° Squadron, pintado en su vistoso esquema rojo y plateado.



Una formación de cazas Hurricane patrulla el área del delta del Nilo durante el verano de 1942. Varios aviones del escuadrón habían sido donados por Lady MacRobert en memoria de sus hijos (foto Imperial War Museum).

95.° Squadron



El 95.° Squadron se formó en Shotwick el 1 de setiembre de 1917 y fue, al igual que otros escuadrones, creado demasiado tarde y no pudo desarrollarse en el grado necesario para ser operacional. Su personal fue continuamente enviado a suministrar refuerzos a escuadrones en activo, por lo que el 95.° no llegó a emerger como unidad operativa. Se disolvió en Shotwick el 4 de julio de 1918.

El 1 de octubre de 1918 el 95.° se volvió a formar en Kenley con la intención de convertirse en un escuadrón de caza equipado con el nuevo Martinsyde F.4, pero antes de que llegase ninguno de sus aparatos la guerra terminó y el 95.° fue perentoriamente disuelto.

El 95.° no reapareció hasta enero de 1941, formándose a partir de una patrulla del 210.° Squadron de Oban. Equipado con hidrocanoas Short Sunderland Mk I, pasó un par de meses reorganizándose en Pembroke Dock y luego se trasladó al África Occidental para suministrar reconocimiento marítimo en el Atlántico Sur y Central en una época en que los convoyes hacían el camino de Egipto vía el cabo de Buena Esperanza. Ocasionalmente se dedicó a la búsqueda de embarcaciones de superficie alemanas en la zona y también a la persecución de submarinos, especialmente cuando encontraba supervivientes de naves torpedeadas. Pronto comenzó a ampliar su territorio, instalando un destacamento en Bathurst para seguir de cerca las operaciones francesas en el norte; esto supuso que el 95.° fuese el único escuadrón de Sunderland con una patrulla de Hawker Hurricane. Éstos sentaron base en Hastings desde julio hasta octubre de 1941, en que esa patrulla se convirtiera en el 128.° Squadron. El escuadrón también envió sus Sunderland a Gibraltar y a Malta para ayudar a los escuadrones de aquellas bases, por lo que en 1942 el escuadrón se convirtió en una unidad «comodín», con las correspondientes complicaciones administrativas y de servicio.

Aquel año, también comenzó a patrullar de día y de noche, pero aunque se avistaban ocasionales algunos submarinos no se produjeron ataques hasta el 5 de abril de 1943, en que tuvo lugar la única acción del 95.° y resultó dañando a un *U-boote*. Durante el resto de la guerra el 95.° siguió en estas operaciones necesarias y llevó a cabo otro tipo de funciones, tales como el transporte del suero para la fiebre amarilla a las islas de Cabo Verde. Cuando la guerra en Europa estaba tocando a su fin la actividad decreció paulatinamente en 1944 y 1945 y el 95.° Squadron fue disuelto en Bathurst el 30 de junio de 1945.



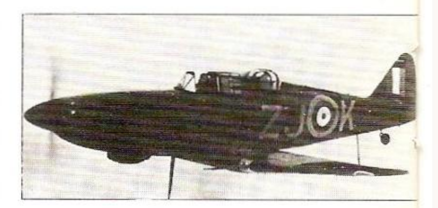
Este Short Sunderland del 95.° Squadron fue fotografiado al largo de Bathurst, donde hubo de amerizar por un problema motriz. El escuadrón empleó este modelo entre 1941 y 1945.

96.° Squadron



El 96.° Squadron tuvo dos breves existencias en la I Guerra Mundial y ninguna de ellas fue muy fructífera. Se formó por vez primera en South Carlton el 28 de setiembre de 1917 con una miscelánea de modelos de aviones para cometidos de entrenamiento (hasta el nivel operacional) a fin de suministrar personal adiestrado a los escuadrones de ultramar. Esta función fue disminuyendo en intensidad y el 96.° Squadron se disolvió el 4 de julio de 1918. Fue poco después elegido para ser uno de los escuadrones que introdujesen al servicio uno de los nuevos tipos de aeroplanos. En el caso del 96.°, el modelo fue el Sopwith Salamander, un caza especializado en el ataque al suelo. Así, se volvió a formar el 28 de setiembre de 1918 con este propósito, recibiendo algunos aparatos, pero antes de que fuese operativo el armisticio cortó de raíz todas las actividades y el 96.° Squadron fue disuelto otra vez, en Wyton, en noviembre de 1918.

La situación de 1940 y la hipotética invasión de Gran Bretaña habían provocado la formación de patrullas cuasi experimentales para el desarrollo operacional de ciertas tácticas. Una de tales unidades fue la 422.ª Patrulla de Shoreham, que empleó Hawker Hurricane en salidas de interceptación nocturna con algún éxito. En diciembre se trasladó al norte, a Cranage (para cubrir la zona de Merseyside), y creció hasta el nivel de un escuadrón completo, convirtiéndose la unidad resultante en el 96.° Squadron el 18 de diciembre de 1940. En marzo de 1941 se apuntó su primera victoria en aquella zona y empezó a reequiparse con Boulton Paul Defiant Mk I para el mismo papel adquiriendo en el proceso una dotación completa de artilleros. En mayo no sólo pasó a ser ope-



El 96.° Squadron sirvió en cometidos de caza nocturna, con el área de Mersey bajo su absoluta responsabilidad. Entre febrero de 1941 y junio de 1942 el escuadrón empleó para tal fin el polémico Defiant.



Este Meteor fue el único aparato que llevó este esquema de decoración. El emblema que en la ilustración aparece junto a la escarapela del fuselaje fue vetado por el alto mando y hubo de ser sustituido por uno más convencional a base de rombos.

racional, sino que además se apuntó varias victorias: cuatro Heinkel He 111 y dos Junkers Ju 88 fueron destruidos (y otros dos probables) en dos noches. Este índice de victorias dependía de la frecuencia de las incursiones de la Luftwaffe en la zona del 96.°, pero esta situación no duró mucho tiempo y en los meses siguientes el 96.° no consiguió ninguna otra victoria con sus Defiant.

En mayo de 1942 los Bristol Beaufighter sustituyeron a los Defiant y los artilleros dieron paso a los operadores de radar. No hubo virtualmente ninguna actividad enemiga durante 1942-43, por lo que la unidad envió un destacamento a la costa sur, donde comenzó intrusiones nocturnas sobre los aeródromos franceses. En noviembre de 1943, equipado por entonces con de Havilland Mosquito, el 96.° al completo fue trasladado al sur, donde proporcionó defensa de caza nocturna al área de Kent, y luego, en 1944, cobertura de defensa aérea a los desembarcos en Normandía y a las bases en Francia. También se dedicó con ahínco a contener a las bombas volantes V-1 cuando éstas cruzaban el sur inglés; derribó 49 de estos ingenios en el verano de 1944. Fue disuelto en Odiham el 12 de diciembre de 1944. Pero por entonces había necesidad de escuadrones de transporte, y así, el 30 de diciembre de 1944, el 96.° Squadron se volvió a formar en Leconfield para ese papel y se equipó con Handley Page Halifax III. Fue destinado a servir en Estremo Oriente, pero abandonó los Halifax después de tres meses y marchó a la India, donde recibió Douglas Dakota. Con ellos comenzó a entrenarse en el remolque de planeadores y el lanzamiento de paracaidistas, y tan pronto esto terminó envió destacamentos a Birmania, pero enseguida terminó la guerra. Entonces el 96.° Squadron tomó a su cargo la misión de cubrir las nuevas rutas de transporte de Extremo Oriente, enlazando lugares que habían estado bajo dominación japonesa. En abril de 1946, el 96.° Squadron trasladó su base a Hong Kong donde, dos meses después, fue disuelto al convertirse en el 110.° Squadron en junio de 1946.

Cuando a principios de los años cincuenta comenzaron a aparecer cazas nocturnos a reacción viables, la RAF Germany constituyó un par de alas de caza nocturna, una de ellas en Wahn y la otra en Ahlhorn. La segunda comprendía entre otros el 96.° Squadron, que se había vuelto a constituir el 1 de octubre de 1952. Estaba equipado con los Gloster Meteor NF.Mk 11, con los que sirvió en la defensa del área del Rin durante los años cincuenta, llevando a cabo alertas de reacción rápida, inspecciones de aviones no identificados y participando en las numerosas maniobras que constituían la principal actividad de la RAFG. En 1958 el escuadrón se trasladó a Geilenkirchen, y estaba a punto de ser reequipado con cazas Gloster Javelin cuando hubo de ser disuelto para convertirse en el 3.er Squadron, el 21 de enero de 1959.

97.° Squadron



Al principio, el escuadrón sirvió, como otras unidades similares, en el papel de entrenamiento, tras su formación en Waddington el 1 de diciembre de 1917. A comienzos de 1918 se trasladó a Salisbury Plain para prepararse para las operaciones y se equipó con el Handley Page O/400, un bombardero pesado, con el cual marchó a Francia en agosto. Desde entonces hasta el armisticio, el 97.° entró regularmente en acción, realizando bombardeos estratégicos contra objetivos alemanes, sobre todo en la misma Alemania.

En la primavera de 1919 el 97.° volvió a Inglaterra y se reequipó con el Airco D.H.10. Se trasladó con este modelo a la India, donde se dedicó a operaciones en la frontera con Waziristan. En 1920 comenzó también misiones de transporte, cubriendo los primeros servicios de correo aéreo entre Bombay y Karachi. Esto último duró hasta el 1 de abril de 1920, en que la unidad fue disuelta al convertirse en el 60.° Squadron en Risalpur.

El 97.° Squadron se volvió a formar en su inicial papel operacional en Catfoss el 16 de setiembre de 1935, y se equipó con Handley Page Heyford, convirtiéndose en una unidad plenamente operacional en muy pocos meses. Así sirvió hasta junio de 1938 cuando, todavía equipado con los Heyford, fue transferido al entrenamiento de observadores aéreos en Lenconfield. Esta actividad se amplió en febrero de 1939 a la instrucción de nuevas tripulaciones de bombardeo y se le dotó con el bombardero normalizado del 4.° Group, el Armstron Whitworth Whitley. Con ellos se mudó a Abingdon al estallar la II Guerra Mundial y fue convertido en la 10.ª OTU el 6 de abril de 1940.

El 1 de mayo de 1940 se volvió a formar el 97.° Squadron en Driffield y se dotó de nuevo con el Whitley, pero antes de que pudiese empezar a prepararse para las operaciones fue disuelto otra vez el 20 de marzo de 1940.

El 25 de febrero de 1941, una patrulla del 207.° Squadron de Wadding fue apartada y aumentada hasta convertirse en un nuevo 97.° Squadron. Fue el segundo escuadrón en poner en servicio el Avro Manchester, trasladándose a Coningsby para este fin. Desde allí envió cuatro aviones a bombardear Kiel el 8 de abril de 1941, pero el escuadrón hubo de padecer en sus carnes los problemas que afectaban al Manchester. Así, en enero de 1942 comenzó a reequiparse con los Avro Lancaster, que permitieron al escuadrón explotar todas sus posibilidades. Se unió al 44.° Squadron, en la incursión diurna a baja cota contra Augsburgo el 17 de abril. Generalmente, sin embargo, estaba integrado en la ofensiva nocturna contra Alemania, con continuas incursiones noche tras noche. Tomó parte en los ataques de mil bombarderos típicos de 1942 y el atrevido ataque a Le Creusot, otra incursión diurna. En abril de 1943 el 97.° fue transferido a la Fuerza Pathfinder, trasladándose al sur, a Cambridgeshire, para ello. Tras dos meses, se convirtió en uno de los principales escuadrones en este papel, yendo a la cabeza de las formaciones de bombardeo y marcando los objetivos con exactitud mediante bengalas. Condujo la primera incursión «lanzadera» sobre Italia, en la que los aviones bombardeaban un objetivo italiano de camino hacia el norte de África y lo atacaban de nuevo la noche siguiente de regreso a Gran Bretaña.

En abril de 1944 el 97.° Squazdron dejó la Fuerza Pathfinder y volvió al 5.° Group en Lincolnshire. Este grupo era una de las principales unidades del Mando de Bombardeo y necesitaba sus propios escuadrones «Pathfinder», entre ellos el 97.°. Así fue como el escuadrón voló durante el último año de la guerra, ocupándose de muchos objetivos europeos.

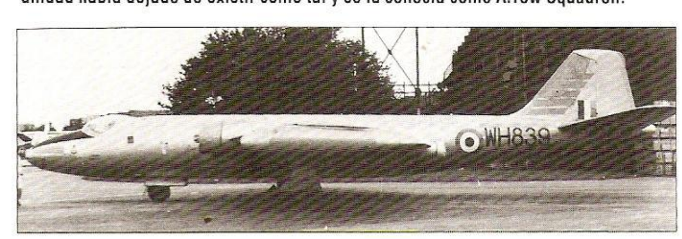
Tras la guerra, el escuadrón permaneció como parte del Mando de Bombardeo de la época de paz, teniendo su base en Hemswell durante los diez años siguientes. Durante ese decenio empleó el Avro Lincoln, el sucesor del Lancaster y tomó parte en los muchos despliegues a ultramar, característica del Mando en la primera mitad de los años cincuenta. Con la llegada de los English Electric Canberra, y después de los Vickers Valiant, los Lincoln quedaron obsoletos y el 1 de enero de 1957 el 97.° Squadron fue disuelto en Hemswell.

Al cabo de poco menos de cuatro años, el 1 de diciembre de 1959, el escuadrón se creó de nuevo en la misma base, pero esta vez como una unidad de misiles balísticos equipada con ingenios Thor. Formó parte de las fuerzas estáticas de disuasión durante otros cuatro años, antes de ser disuelto de nuevo el 26 de mayo de 1963.

El último período de existencia del escuadrón comenzó el 25 de mayo de 1963, en que fue reformado en Watton al ser renumerado el 151.° Squadron. Ahora su misión era la colaboración en el diseño de nuevos sistemas de radar, equipado con aviones Vickers Varsity, English Electric Canberra y Handley Page Hastings para realizar sus cometidos de alto secreto. Sus aviones participaron en varios tipos de evaluaciones relacionadas con la lucha electrónica y también en salidas más normales de calibración. El escuadrón siguió en este tipo de actividades durante los cuatro años siguientes, antes de caer víctima de los recortes presupuestarios de los años sesenta y ser disuelto en Watton el 2 de enero de 1967.



Un Avro Lincoln del 97.° Squadron en West Malling en 1956. Por entonces, esta unidad había dejado de existir como tal y se la conocía como Arrow Squadron.



El 97.° Squadron se convirtió en una unidad de calibración del Mando de Transmisiones el 25 de mayo de 1963; este proceso tuvo lugar mediante la redesignación del 151.° Squadron. La nueva unidad así creada empleó aviones Canberra y Varsity (foto John D.R. Rawlings).

98.° Squadron



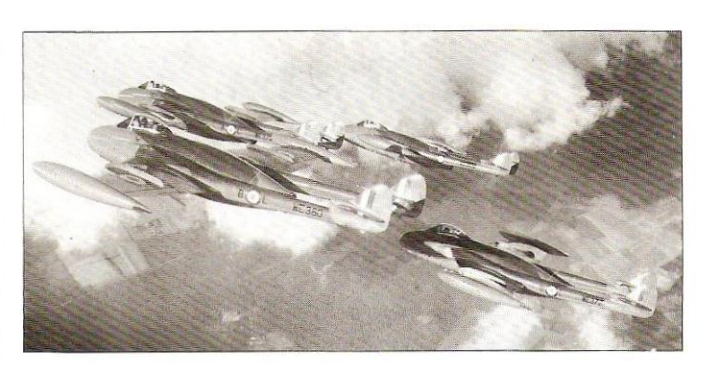
El 98.° Squadron se formó en Harlaxton el 30 de agosto de 1917 a partir de un núcleo del 4.° Squadron de Entrenamiento y se trasladó a Old Sarum, donde su misión era la instrucción de tripulaciones de bombardeo diurno. En febrero de 1918 se reequipó con Airco D.H.9 y se movilizó para operaciones en ultramar. El 98.° Squadron marchó a Francia el día en que se formó la RAF, el 1 de abril de 1918; diez días después realizó su primera incursión tras las líneas enemigas, atacando Wervicq con doce aviones. Desde entonces siguió en acción con regularidad, trasladándose a Coudekerque para hacer una ofensiva contra Ostende en mayo, bombardeando sobre todo objetivos relacionados con los submarinos. En junio, otro traslado supuso el desvío de la atención del 98.° hacia objetivos ferroviarios, como bifurcaciones, estaciones y muelles de embarque. Éstos fueron sus principales objetivos durante el resto de la guerra. En junio, durante la batalla del Marne, se dedicó a bombardeos a baja cota sobre blancos puntuales en la zona de los combates. Al mes siguiente, durante la batalla de Amiens, el 98.° se centró en aeródromos y ferrocarriles, que resultaron objetivos muy costosos y el escuadrón perdió gran número de tripulaciones. El 98.° Squadron tenía algunos armeros muy eficaces, que consiguieron hacer ajustes en los D.H.9 para nuevas armas defensivas, una de las cuales se hallaba en la parte posterior del fuselaje, lo que era antes el punto muerto del sector trasero de tiro. La lucha siguió hasta acabar octubre, tras lo cual el escuadrón se dedicó al reconocimiento. Tan celoso fue de esta misión que una tripulación aterrizó en tierra de nadie para sondear la posición de ciertas tropas enemigas. Tras el armisticio, el 98.° Squadron se mantuvo como unidad de sostén de otros escuadrones de D.H.9 que eran disueltos. Había soltado 2 000 bombas y destruido 40 aviones alemanes en el corto tiempo que había estado operacional. El 21 de marzo volvió a Inglaterra y fue disuelto en Shotwick el 24 de junio de 1919.

El 17 de febrero de 1936, un destacamento del 15.° Squadron de Abingdon formó un nuevo 98.° Squadron. Entonces estaba equipado con los Hawker Hind, bombarderos diurnos que, seis meses después, fueron trasladados a la nueva base permanente en Hucknall. Allí la unidad se reequipó con Fairey Battle y se preparó con ellos durante el año siguiente. Cuando estalló la II Guerra Mundial el 98.° Squadron fue relegado al entrenamiento de tripulaciones para escuadrones operacionales. Se trasladó a Francia con este papel en abril de 1940, sirviendo como escuadrón de apoyo para otras unidades enviadas al combate. En junio fue reclamado en Gran Bretaña, pero la mayor parte de su personal murió en el canal de la Mancha cuando el barco en que regresaba fue bombardeado y hundido.

El resto de la unidad se reunió en Gatwick y recibió un nuevo lote de aviones Fairey Battle. Por algún tiempo el gobierno británico había estado negociando para establecer bases en Islandia a fin de extender las áreas del Atlántico cubiertas por los reconocimientos aéreos, y en julio de 1940 el 98.° partió para ese país como unidad provisional hasta que estuviesen disponibles unos aviones de reconocimiento marítimo más eficientes. Fue un viaje largo para los monomotores Battle, pero el escuadrón llegó sin contratiempos y comenzó pronto a operar bajo severas condiciones climáticas, con reconocimientos navales y patrullas sobre los bancos de hielo. Durante el largo invierno septentrional, el 98.° voló cuando fue posible, utilizando campos de aterrizaje avanzados en el norte para ampliar el alcance de sus misiones. En la primavera de 1941 el 98.° sostuvo su primer combate con el enemigo, en el que alcanzó a un *U-boote* con una bomba de 110 kg; poco después de esto recibió cazas Hawker Hurricane para la defensa de Reykiavik. Sin embargo, al cabo de poco tiempo llegó un escuadrón de Lockheed Hudson para suministrar reconocimiento marítimo más eficaz. El mismo día que el Battle era declarado no operacional, el 98.° realizó su segundo ataque a un *U-boote* con resultados, aunque no confirmados, aparentemente prometedores. Poco después de esto, los Battle fueron enviados a Canadá, los Hurricane formaron la 1423.ª Patrulla y, el 15 de julio de 1941, el 98.° Squadron fue disuelto en Kaldadarnes.

Siguiendo los pasos de los Douglas Boston comenzaron a llegar bombarderos North American Mitchell de EE UU. Para usarlos en el cono del 2.° Group del Mando de Bombardeo, se formó un ala en West Raynham y esto dio la oportunidad de formar un nuevo 98.° Squadron. Ésta tuvo lugar el 12 de setiembre de 1942 y el resto del año la unidad lo pasó preparándose en este nuevo modelo y trasladándose a la base operacional en Foulsham. Desde allí empezó a operar el 22 de enero de 1943, atacando depósitos de carburantes en Ghen y perdiendo un avión en la incursión. Después de esto el 98.° Squadron sostuvo una larga sucesión de incursiones, siempre en el marco de los ataques diurnos rutinarios del 2.° Group sobre el continente.

En agosto de 1943 el escuadrón se unió a la 2.ª Fuerza Aérea Táctica y se trasladó al sur, a Dunsfold, donde se centró especialmente en las incursiones preparatorias de la invasión en los nueve meses precedentes al Día D. Éstas incluían salidas diurnas sobre Francia, escoltadas por cazas, para bombardear líneas férreas y comunicaciones, además de instalaciones militares y de suministros. Al acabar el año el 98.° Squadron se dedicó a bombardear numerosos enclaves de lanzamiento de bombas volantes de V-1. Una vez llegada la invasión, en junio de 1944, se dedicó a bombardeos tácticos en apoyo a los ejércitos que pugnaban por avanzar en Normandía. A pesar de las escoltas de cazas, esas incursiones no estuvieron exentas de pérdidas y el escuadrón se debatió por mantener un nivel adecuado de tripulaciones y aviones para poder actuar con eficacia, siempre que el tiempo no impedía la ejecución de salidas provechosas.



Cuatro de Havilland Venom FB.Mk 1 del 98.° Squadron con el clásico relámpago de Fassberg pintado en el morro y los depósitos marginales (foto John D.R. Rawlings).

En octubre de 1944 el escuadrón se trasladó a Bélgica para poder seguir de cerca el avance de los ejércitos y proyectar sus incursiones de bombardeo sobre Alemania. Siguió apoyando la ofensiva hasta el triunfo final en 1945. Después de esto, el 98.° permaneció como parte de la BAFO (Fuerza Aérea Británica de Ocupación) y rápidamente se reequipó con de Havilland Mosquito, cuando los Mitchell tuvieron que ser devueltos a EE UU por tratarse de aviones recibidos en el marco de la Ley de Préstamos y Arriendos.

El 98.° permaneció como escuadrón de bombardeo en Alemania hasta febrero de 1951, cuando la norma general (a la que se había sumado la RAF Germany) dictaba que escuadrones de bombardeo ligero se convirtiesen al papel de caza y ataque al suelo. A los Vampire que suplieron a los Mosquito siguieron los de Havilland Venom y después, en 1955, el 98.° cambió de papel una vez más, convirtiéndose en parte de las fuerzas de defensa de la RAFG, equipado con Hawker Hunter (de hecho, era el primer escuadrón desplegado en Alemania que recibía este modelo). Durante dos años el 98.° sirvió en cometidos de interceptación desde Jever, pero el 15 de julio de 1957 la unidad fue disuelta en esa misma base.

Su siguiente período de existencia fue en calidad de escuadrón de misiles balísticos Thor; tuvo su base permanente en Driffield entre el 1 de agosto de 1959 y el 18 de abril de 1963, en que fue disuelto una vez más. Pero al día siguiente el 245.° Squadron de Tangmere fue redesignado 98.° Squadron. Ahora formaba parte del 90.° Grupo de Transmisiones y su cometido principal consistía en la calibración de instalaciones. Para tal fin estuvo equipado con aviones English Electric Canberra, con los que llevó a cabo calibraciones desde alta cota de instalaciones de aeródromos, de emplazamientos de radares, etcétera. De este modo, sus aviones sobrevolaron todas aquellas zonas en las que la RAF disponía de efectivos, lo que dio como resultado que el escuadrón hubiese de enviar destacamentos a diversos puntos de forma regular. El 98.° Squadron siguió desempeñando esta tarea prosaica pero muy necesaria durante trece años, pero ante la reducción de las bases de la RAF en ultramar, el volumen de operaciones de este tipo disminuyó y éstas acabaron por ser transferidas a otro escuadrón equipado también con aviones Canberra. De este modo, el 98.° Squadron fue disuelto en Cottesmore el 27 de febrero de 1976 y sus aviones transferidos al 100.° Squadron de Marham.

Un avión de calibración Canberra E.Mk 15 del 98.° Squadron, la única unidad que utilizó esta variante. Los aviones de este tipo eran empleados por lo general en calibraciones a alta cota, en colaboración con los Argosy del 115.° Squadron. Los E.Mk 15 fueron transferidos al 100.° Squadron cuando el 88.° fue disuelto en 1976.



99.° Squadron



El 15 de agosto de 1917, el 13.er Squadron de Entrenamiento de Yatesbury proporcionó un núcleo de efectivos para la formación del 99.° Squadron, que inicialmente se dedicó a tareas de entrenamiento en Old Sarum hasta el Año Nuevo. En este momento fue elegido para servir en ultramar y equipado con aviones Airco D.H.9; se trasladó a Francia en abril de 1918 para dedicarse a cometidos de bombardeo diurno. Durante dos semanas estuvo ocupado en el reconocimiento del área que le había tocado en suerte y el 20 de mayo llevó a cabo su primera e irrelevante operación. Al día siguiente lanzó sus primeras bombas en condiciones bélicas, en el transcurso de una incursión contra instalaciones ferroviarias más allá de las líneas enemigas. En esos momentos, el escuadrón formaba parte de la Fuerza Aérea Independiente, una nueva organización estratégica formada para esos propósitos. Se llevaron a cabo incursiones siempre que el tiempo lo permitió y en muchas ocasiones éstas tuvieron un carácter masivo, pues suponían el empleo coordinado de varios escuadrones. El 16 de julio, el 99.° Squadron participó en una de las incursiones más eficaces de la I Guerra Mundial. En compañía del 55.° Squadron, los D.H.9 de la unidad fueron enviados sobre Stuttgart, pero una fuerte tormenta eléctrica impidió que alcanzasen su objetivo; en consecuencia, se optó por dirigirse contra el objetivo secundario, que era la estación ferroviaria de Thionville. Sucedió que en esos momentos se encontraba allí un convoy cargado de municiones que fue alcanzado e hizo explosión, enviando los proyectiles que transportaba en todas direcciones y creando un caos de fuego y deflagraciones que destruyó la estación y gran parte de las instalaciones circundantes.

Éste fue un período de duras batallas aéreas, en el que las incursiones deberían hacer frente a los circos de cazas alemanes, entablándose combates entre ellos y los cazas de escolta. Si los bombarderos, por el contrario, se salían del alcance de los escoltas, entonces ellos mismos tendrían que luchar con los alemanes, lo que a veces resultaba en graves pérdidas. Por ejemplo, el 31 de julio sólo dos de nueve aviones del escuadrón volvieron de una incursión sobre Mainz. El D.H.9 no era un material muy adecuado, pues su motor Puma (conmemorado en el emblema del escuadrón) era bastante poco fiable. A pesar de esto, el 99.° siguió luchando hasta final de setiembre, cuando fue retirado de las operaciones para reequiparse con D.H.9A, un avión rejuvenecido con un motor Liberty. La preparación con el nuevo modelo fue lenta y el armisticio llegó antes de que la unidad pudiese volver a las operaciones.

El escuadrón fue usado durante una temporada en el continente, para llevar correo oficial a las distintas bases del Ejército de Ocupación. Esto duró hasta el verano de 1919, en que el escuadrón hizo las maletas y marchó hacia la India. Allí sentó base para las operaciones en la frontera noroeste, pero el 1 de abril de 1920 fue disuelto y convertido en el 27.° Squadron de Mianwali.

En Gran Bretaña, la RAF había perdido casi todos sus escuadrones de bombardeo tras la guerra, pero a mediados de los años veinte pudo llevar a cabo una modesta expansión. Así, el 1 de abril de 1924, el 99.° Squadron se volvió a formar en Netheravon con bombarderos Vickers Vimy, trasladándose a Bircham Newton como base permanente. Allí se reequipó con el nuevo Avro Aldershot, un enorme y pesado bombardero monomotor que era uno de los primeros diseños de bombardero de la posguerra. El modelo no tuvo éxito y el 99.° fue la única unidad que lo utilizó, manteniéndolo hasta el final de 1925. Durante el año, Handle y Page tenía en producción el Hyderabad, una versión militar de su famosa gama de aviones de línea, y el 99.° recibió este modelo con alivio. El escuadrón utilizó aviones Handley Page hasta la II Guerra Mundial y fue uno de los principales escuadrones de bombardeo pesado durante los años veinte y treinta. El Hyderabad posibilitó al 99.° su establecimiento como unidad regular; a este modelo siguió el Hinaidi, que era el mismo tipo pero con motores radiales Bristol Jupiter. El 99.° obtuvo los primeros de ellos y los utilizó hasta que el Handley Page Heyford apareció. Una vez más el 99.° introdujo un nuevo bombardero en servicio y en 1933 usó lo último que la RAF podía ofrecer en cuanto a bombardero pesado. Usó este aparato, la mejor de todas las versiones, hasta el final de 1938, en que su configuración biplana quedó totalmente obsoleta para la guerra. El 99.° estuvo pronto en la lista para su reequipamiento con el mejor modelo de la nueva saga de bombarderos, el Vickers Wellington. Lo recibió en octubre de 1938 en Mildenhall y se preparó para las operaciones al tiempo que estallaba la II Guerra Mundial.

El 99.° se trasladó al hipódromo de Newmarket para entrar en servicio activo, y desde allí comenzó las operaciones con el lanzamiento de panfletos sobre Hanover en la noche del 8 de setiembre de 1939. Tales incursiones siguieron durante el invierno, pero no fue hasta la expansión de las tropas de Hitler por el norte y el oeste, cuando el 99.° soltó sus primeras bombas, siendo su primera incursión sobre el aeródromo de Sola, en Stavanger, en la noche del 17 de abril de 1940. Desde entonces, comenzó a integrarse en la fuerza de bombardeo del 3.r Group, que estaba encargado de la ofensiva nocturna sobre Alemania y la Europa ocupada. Las bajas fueron no pocas, pero muchas tripulaciones se salvaron gracias a la robusta construcción de los Wellington, que podía soportar fuertes daños en combate.

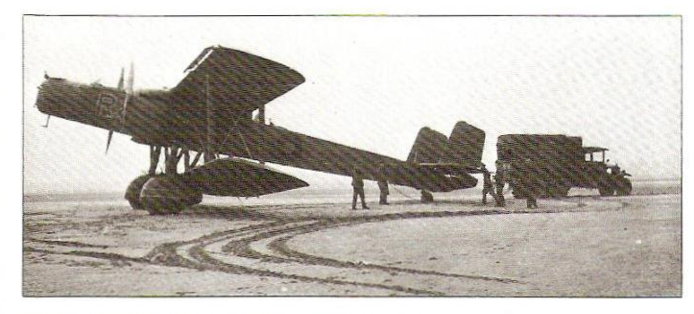
Durante 1941 el 99.° permaneció en las operaciones sobre Europa con los Wellington. Después, con el estallido de la guerra con los japoneses, se decidió crear una adecuada fuerza de bombarderos medios en la India. Por ello, el 99.° (junto al 215.° Squadron) cesó de las operaciones y se preparó para el viaje. Con los múltiples trastornos operacionales en el Medio y Extremo Oriente, la reunión del escuadrón y su instalación en la India fue un proceso lento. En consecuencia, no fue hasta noviembre de 1942 que comenzaron las operaciones. Con base en Digri, utilizó entonces los Wellington con motores Hercules contra los aeródromos y núcleo de abastecimiento japoneses en Birmania. De nuevo el 99.° voló de noche y su misión requería ahora precisas cualidades de navegación, pues se operaba sobre anodinas e inacabables junglas sin ayudas externas. Era un tipo distinto de clima y operaciones que el de Europa; allí había poca o ninguna oposición antiaérea, pero las largas distancias, las colinas y los fallos mecánicos presentaban distintos peligros para las tripulaciones de los bombarderos. Si un avión caía en la jungla, podía tardarse semanas en encontrarlo. El 99.° siguió una ofensiva regular nocturna contra los japoneses, logrando éxitos importantes durante algunas de las campañas en que el 99.° volvió al bombardeo táctico. Durante el asedio del Imphal, en abril de 1944, el escuadrón se convirtió en una unidad de transportes para suministrar a los escuadrones de Hawker Hurricanes atrapados allí y permitir que continuasen la lucha.

Ésta fue prácticamente la última fase con sus Wellington. En agosto de 1944 cesó en las operaciones y al mes siguiente comenzó a convertirse a los Consolidated Liberator. Con este modelo empezó a moverse sobre zonas más amplias y durante los últimos nueve meses de la guerra machacó objetivos (sobre todo, comunicaciones ferroviarias) muy al interior de las líneas japonesas. En julio de 1945 el 99.° se trasladó a la isla Cocos, su base para el asalto a Malasia, que no se pudo realizar por la rendición japonesa. Inmediatamente el 99.° se dedicó a trabajos humanitarios, volando sobre los campos de prisioneros de guerra para lanzar los alimentos necesarios y ayudas médicas. El 15 de noviembre de 1945, el 99.° Squadron fue disuelto en la isla Cocos.

En la posguerra se encontró un hueco en la RAF para tan famoso escuadrón y el 99.° se volvió a formar en Lyneham el 17 de noviembre de 1947. Su nuevo papel era como escuadrón de transporte, para lo que se le dotó con el Avro York. Durante el año siguiente su función principal fue cubrir las rutas de la Commonwealth alrededor del mundo con carga, tropas y pasajeros oficiales. Sin embargo, en 1948, una crisis cerca del país provocó el cierre de los pasillos a Berlín, por lo que el 99.° se vio involucrado en el puente aéreo de la ciudad, manteniéndose las rutas a bajo rendimiento. El escuadrón se dedicaba ahora a vuelos «lanzadera» muy intensos en el aeródromo de Gatow, en Berlín, desde bases en Alemania Occidental, y siguió así hasta agosto de 1949, en que fue retirado para reequiparse con el Handley Page Hastings.

Al tiempo que completaba la conversión, el 99.° volvió a las rutas mundiales del Mando de Transporte una vez más y comenzó a ser habitual encontrar sus Hastings en cualquier rincón del mundo. También se preparó en el papel de apoyo táctico, entrenándose con paracaidistas y en los más avanzados métodos de lanzamiento de cargas pesadas en las posiciones del Ejército. Este entrenamiento pudo ponerse en práctica cuando estalló la campaña de Suez en 1956, en la que el 99.° fue utilizado desde Chipre para lanzar paracaidistas sobre el aeródromo de Gamil, en Egipto.

Sin embargo, gran parte del tiempo lo pasó en la cobertura de rutas de transporte y eso fue su principal cometido en el transcurso de 1959, año en el que se convirtió en el primero de los dos escuadrones de la RAF equipados con el Bristol Britannia. Este avión dio a la unidad capacidad de largo alcance y la posibilidad de volar con importantes cargas útiles, tanto de mercancías y materiales como de tropas; fue precisamente entre estas últimas que el escuadrón obtuvo su mayor popularidad. Además de dedicarse a las rutas regulares, el escuadrón participó en el apoyo a numerosas maniobras en ultramar y colaboró en gran número de operaciones humanitarias en crisis internacionales como, por ejemplo, la del Congo en 1960. Allí donde se generaba una tensión que requería la presencia de aviones o tropas británicas, allí estaban los Britannia del escuadrón proporcionando una valiosa capacidad de transporte pesado de largo alcance. Fue toda una sorpresa cuando los Britannia fueron intempestivamente dados de baja en 1976 y el 99.° Squadron disuelto en Brize Norton el 6 de enero de ese año.



Este Handley Page Heyford fue fotografiado tras haber aterrizado en una playa ante la imposibilidad de hacerlo en su base de North Coates (foto P.H.T. Green).



Arriba: un Bristol Britannia C.MK 2 «Canopus» del Ala Britannia de Lyneham. Estos aparatos fueron utilizados en el transporte lejano de carga y tropas hasta finales de 1975.

100.° Squadron



El 100.° Squadron tiene sus orígenes en el Ala de Defensa Metropolitana del RFC, pero no llegó a servir nunca a este cometido. Se constituyó en Hingham el 23 de febrero de 1917 con personal extraído de ese ala y al mes siguiente se trasladó a Francia para llevar a cabo la que por entonces era una nueva tarea, el bombardeo nocturno de objetivos estratégicos. Para ella contaba con el RAF F.E.2b, un avión impulsor, estable, fácil de pilotar y con una carga considerable. Hasta entonces el «Fee» (como se le llamaba) había sido un caza, pero para la ocasión fue equipado con lanzabombas e instrumentos especiales para el vuelo nocturno. El escuadrón efectuó su primera incursión el 5 de abril. Su objetivo fue el aeródromo de Douai y su ataque fue el primero de tres con los que se consiguió expulsar de esa base a sus ocupantes. Durante las batallas de Vimy y Arrás, el escuadrón protagonizó una intensa ofensiva nocturna contra instalaciones ferroviarias más allá de las líneas enemigas. Este tipo de operaciones continuaron a lo largo del verano y del otoño, y el cometido que desempeñó el escuadrón sirvió de fundamento para la futura creación de la Fuerza Aérea Independiente, de la que el 100.° Squadron fue miembro fundador. En octubre de 1917, el escuadrón había pasado a atacar los aeródromos desde los que despegaban los aviones que bombardeaban Londres y también los polvorines que los abastecían. Este trabajo se prolongó durante 1918 y el escuadrón se especializó en el ataque a aeródromos. En el verano de 1918, el 100.° Squadron se convirtió al Handley Page O/400 y con él pudo llegar más lejos, pasando a atacar también ciudades en la propia Alemania, como fue el caso de Mannheim, Frankfurt, Colonia y otras. Uno de los orgullos del escuadrón fue que uno de sus aviones fue el último en regresar de un bombardeo sobre Alemania antes de que entrase en vigor el armisticio.

El 100.° permaneció en el continente hasta setiembre de 1919, cuando volvió a Inglaterra reducido al cuadro de mando y se trasladó a Baldonnel. Allí creció hasta ser una unidad completa una vez más y sirvió como escuadrón de cooperación con el ejército con los Bristol F.2B en salidas de vigilancia durante los problemas nacionalistas irlandeses. En febrero de 1922 volvió a Inglaterra y se convirtió en el único escuadrón de bombardeo de la RAF, estacionado en Spitalgate, equipado con el de Havilland D.H.9A y una patrulla de bombarderos Vickers Vimy. Durante dos años el 100.° mantuvo el papel de bombardeo en la RAF y en 1924 se reequipó con bombarderos Fairey Fawh. Éstos duraron dos años y fueron sustituidos por los Hawker Horsley en 1926 como parte del Área de Bombardeo de Wessex, el precursor del Mando de Bombardeo.

En 1930, el 100.° se trasladó a Escocia y comenzó a entrenarse con sus Horsley en un nuevo papel, el de torpedeo. En 1932 comenzó a recibir Vickers Vildebeest, aviones de torpedeo especializados, y tras haberse reequipado los llevó a Singapur a reunirse con el 36.° Squadron para formar una fuerza de interdicción naval para defender Malasia de ataques marítimos y para colaborar con la Flota de Extremo Oriente. Estos biplanos pasados de moda seguían de servicio con el escuadrón ocho años después, cuando atacaron los japoneses. El 100.° hizo lo que pudo: el 26 de enero de 1942 atacó a las fuerzas de desembarco en Endau y perdió la mitad de sus aviones y tripulaciones. Entonces fue amalgamado con el 36.° y las dos unidades lucharon desde Java hasta perder todos sus aviones y quedar el 100.° Squadron prácticamente desintegrado.

El 100.° se volvió a formar una vez más, en Gimsby, el 15 de diciembre de 1942. El escuadrón regresó a su tradicional papel de bombardeo nocturno y fue equipado con Avro Lancaster como parte del 1.^{er} Group del Mando de Bombardeo. El 100.° fue operacional en marzo de 1943 con un ataque a Nuremberg y antes de que terminase el mes había visitado ya Berlín. A partir de entonces se mantuvo en estado operacional continuamente hasta que terminó la guerra en Europa. Tomó parte en todas épicas ofensivas que el Mando de Bombardeo proyectó sobre Alemania y otros objetivos continentales, y al igual que otros escuadrones del mando tuvo su proporción de pérdidas, aunque mantuvo la moral alta y consiguió muchos éxitos. Con la guerra terminada, permaneció en el Mando de Bombardeo y se reequipó con Avro Lincoln en 1946. Pasó a ser operacional con este modelo al poco tiempo, yendo a Malasia en 1950 para operar contra los guerrilleros comunistas antes de trasladarse a Kenia para actuar contra el Mau Mau durante cuatro años.

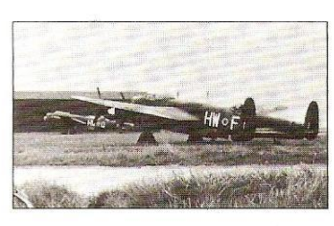
A su vuelta de Kenia, el 100.° se reequipó con English Electric Canberra y pasó a cumplir un doble papel. Al tiempo que formaba parte del ala Canberra de Wittering, el escuadrón estaba también afiliado a la Unidad de Desarrollo del Mando de Bombardeo en la misma base y voló toda clase de pruebas experimentales para esta unidad. Durante éstas, tuvo destacamentos en Wyton (con aviones de reconocimiento Canberra PR. Mk 7), en Gaydon y en la isla de Pascua para pruebas nucleares. Esta existencia Jekyll-Hyde continuó hasta el 1 de setiembre de 1959, en que el 100.° fue disuelto en Wittering.

Tres años después Wittering vio formarse de nuevo el 100.° Squadron, esta vez como parte de la fuerza de disuasión nuclear representada por el Ala Handley Page Victor B.Mk 2, creada precisamente en esa base. El 100.° recibió aviones Victor para el empleo de misiles Blue Steel. Durante los seis años siguientes el escuadrón mantuvo efectivos en alertas de reacción rápida, listos para entrar en acción como parte de la disuasión nuclear, y también tomó parte en todos los ejercicios de ese período. Esto siguió así hasta que la Royal Navy tomó a su cargo la función disuasora con los submarinos Polaris. El 100.° Squadron entonces se disolvió, en Wittering, el 30 de setiembre de 1968.

El 100.° se formó de nuevo el 1 de febrero de 1972, en West Raynham, pero con un papel menos atrayente. Se creó esta vez como un escuadrón encargado de facilitar objetivos a los artilleros antiaéreos, a los aviones del Mando de Cazas y a las unidades de radar. Se trasladó a Marham en 1976 y a Wyton en enero de 1982. En la actualidad se ha convertido en la unidad factótum general de los Canberras, pues cuando otras unidades de Canberra se disuelven, sus funciones y algunos de sus aviones son asumidos por el 100.°: cuando el 7.° Squadron se disolvió, sus Canberra TT.Mk 18, preparados para remolque de blancos costeros y navales, se convirtieron en parte del 100.°; cuando el 98.° Squadron desapareció, sus Canberras E.Mk 15 usados para calibración de gran altitud, pasaron a formar parte del 100.°; y, finalmente, cuando el 13.° Squadron se disolvió, sus Canberra PR.Mk 7 usados para trabajos de vigilancia y cartografía, se integraron en el 100.° Squadron.



Uno de los dos únicos F.E.2c construidos fue entregado al 100.° Squadron y utilizado junto a los bombarderos biplanos F.E.2b de la unidad (foto Bruce Robertson).



El 100.° Squadron se convirtió en una unidad equipada con Lancaster en diciembre de 1942 y arrojó 17 500 toneladas de bombas durante su carrera con el Mando de Bombardeo.



Esta formación de tres Avro Lincoln está integrada por aviones de los Squadrons n.^{os} 83, 97 y 100. Mandado por el comandante de ala Bell, oficial al mando del 100.° Squadron, este grupo llevó a cabo una visita de buena voluntad a Chile. Ante la insistencia del Foreign Office, el código de los aviones (AS) se cambió por el de «GB» (foto Bruce Robertson).



El origen del emblema del escuadrón, no se conoce con certeza, si bien se sabe que data de la I Guerra Mundial. El damero amarillo y azul es más reciente y representa a la villa de Stamford.

Desde 1972, en que fue reconstituido a partir del 85.° Squadron, el 100.° Squadron ha sido una unidad de apoyo al entrenamiento, equipado con varios modelos del Canberra.



101.° Squadron



Desde el comienzo se proyectó el 101.° Squadron como una unidad de bombardeo nocturno; se formó en Farnborough el 12 de julio de 1917 y se trasladó a Francia trece días después, donde fue equipado con RAF F.E.2b. Este aparato propulsor estaba siendo retirado de los escuadrones de caza y modificado para cometidos de bombardeo nocturno. Tras un mes de preparación hasta el nivel operacional, el escuadrón comenzó con salidas de reconocimiento a finales de agosto, volviendo al bombardeo en setiembre. Sus objetivos eran una mezcla de blancos tácticos y estratégicos, dependiendo de las batallas que se librasen en cada momento. Normalmente, el 101.° debía centrarse en aeródromos enemigos, estaciones de ferrocarriles, muelles de embarque y empalmes, pero también atacaba concentraciones de tropas, sobre todo las concernientes a las ofensivas que el Ejército llevaba a cabo. Durante el otoño de 1917 se dedicó a bombardeos tras las líneas alemanas, en conexión con los combates en Yprés.

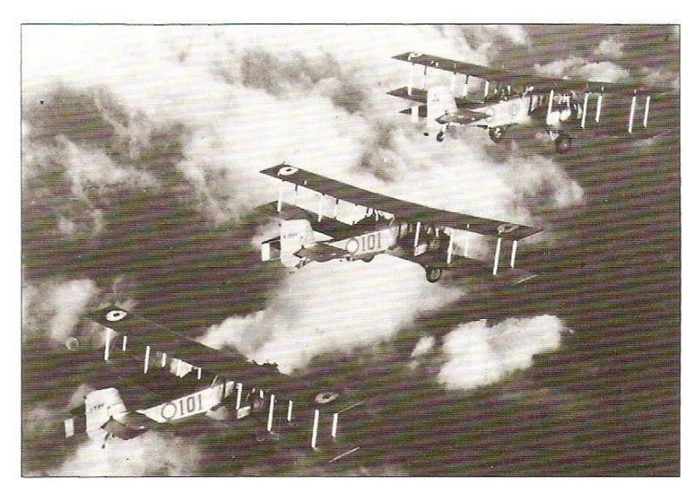
Durante el invierno de 1917-18, los escuadrones de bombardeo alemanes se dedicaron con especial ahínco a las ciudades francesas e instalaciones del Ejército, por lo que el 101.° se trasladó a Catigny para volar casi exclusivamente sobre los aeródromos desde donde partían los bombarderos alemanes. Cuando el enemigo avanzó con gran empuje en marzo de 1918, el 101.° dilató su campo de acción para atacar lo que requiriese el 5.° Ejército; tan feroz era la lucha que el 101.° también fue destinado a salidas de ataque al suelo para realizar ametrallamientos sobre las tropas alemanas.

Cuando esta ofensiva fue rechazada, el escuadrón volvió a sus acciones estratégicas. Algunas noches, el 101.° realizó dos y aún tres salidas. Una interesante operación tuvo lugar la noche del 3 al 4 de julio, cuando el escuadrón voló, sin lanzar bombas, con el fin de crear un continuo ruido de motores para sofocar el estruendo de los carros de combate que se preparaba para la batalla del día siguiente en Beaumont Hamel. El 101.° siguió en la ofensiva hasta el fin de la guerra en Francia, siendo su última incursión sobre instalaciones ferroviarias en la noche del 10 al 11 de noviembre de 1918. Al terminar la guerra, el 101.° Squadron volvió a Inglaterra en marzo de 1919 y fue disuelto el 31 de diciembre de 1919 en Filton.

Nueve años después el 101.° se volvió a formar. El lugar fue Bircham Newton y el día el 21 de marzo de 1928. Reapareció como unidad de bombardeo y se le dotó con de Havilland D.H.9A como aviones de entrenamiento, aunque había otros proyectos. Éstos se hicieron realidad en marzo de 1929, cuando el 101.° recibió sus primeros bombarderos bimotores Boulton Paul Sidestrand. En su momento, éstos fueron unos bombarderos de altas prestaciones y muy ágiles (eran acrobáticos), y habían sido pensados para operaciones diurnas. Sus posibilidades quedaron demostradas durante los despliegues de la RAF, en los que llevó a cabo combates ficticios con los cazas de interceptación y dio buena cuenta de ellos. Seis años después los Sidestrand fueron reemplazados por los Boulton Paul Overstrand, una versión más desarrollada que fue el primer avión de la RAF con torretas artilladas servoasistidas y cerradas. El 101.° fue el único escuadrón que operó con estos dos modelos.

Aún siendo ágiles, estos biplanos no resultaban competitivos en medio de la nueva generación de aviones que entraba en servicio a finales de los años treinta, y en junio de 1938 el 101.° perdió su originalidad en cuanto a equipo y se le dotó de Bristol Blenheim. Cuando la guerra estalló, el escuadrón no se hizo operacional inmediatamente pues realizó vuelos de entrenamiento hasta 1940. Su primera incursión en la guerra fue el 4 de julio de 1940, cuando tres Blenheim bombardearon instalaciones petrolíferas en Alemania; sólo un avión completó la incursión. A comienzos de 1941, el escuadrón comenzó una nueva misión: fue destacado a Manston, desde donde sus Blenheim (bajo escolta de cazas durante el día) mantuvieron patrullas regulares a través del Canal en un intento de cortar esta ruta a los barcos alemanes por los estrechos de Dover. Poco después, el 101.° se reequipó con Vickers Wellington y con ellos se unió a la ofensiva nocturna que el Mando de Bombardeo estaba organizando. Amplió su campo, incluyendo incursiones sobre Turín, en Italia, en setiembre de 1941. Desde entonces, los Wellington sirvieron con el 101.° durante un año en la ofensiva nocturna; el modelo Mk IC con motores Pegasus, fue sustituido por el Mk III con motores Hercules a comienzos de 1942. Éstos tomaron parte en las series de incursiones de mil bombarderos, características del verano de 1942. Las operaciones siguieron sin descanso durante el año y en octubre el escuadrón comenzó a reequiparse otra vez, ahora con Avro Lancaster. También este modelo tomó parte en algunas series de incursiones sobre Italia, además de los objetivos principales que el resto del mando llevó a cabo durante el período de bombardeos entre 1942-43.

Hacia el final de 1943 el 101.° comenzó a recibir aviones Lancaster con equipo especial, llamado en clave «Airborne Cigar» (o ABC) que debían llevar un tripulante adicional que debía saber hablar alemán. Su fin era interferir y confundir las frecuencias de los cazas alemanes, distrayéndolos incluso de las órdenes cursadas por los controladores de tierra. El 101.° fue el único escuadrón de la RAF totalmente equipado con el ABC y siguió transportando una vasta carga de bombas además del equipo ECM. Este tipo de operaciones fue especialmente valioso durante la invasión de Francia, ya que las formaciones de aviones de transporte hubiesen ofrecido un blanco fácil a los cazas enemigos; así, el 101.° estaba por entonces en el meollo de las operaciones. Siguió volando en el doble papel de bombardeo y unidad de interferencia



Una formación de tres Boulton Paul Sidestrand del 101.° Squadron. Esta unidad fue la única dotada con este modelo, un bombardero diurno especialmente ágil (foto Bruce Robertson).



En 1934, el 101.° Squadron remplazó sus Sidestrand por los muy similares Overstrand. Eran máquinas algo más capaces, con motores Pegasus y torretas artilladas servoasistidas.



Un Avro Lincoln del 101.° Squadron fotografiado sobre Cleethorpe tras haber despegado de la cercana Binbrook. Los Lincoln fueron remplazados por Canberra en el curso de 1951.



Un alineamiento de los Canberra B.Mk 6 del 101.° Squadron fotografiado en Hal Far (Malta) durante la crisis de Suez de 1956. Los aviones llevan el relámpago propio de Binbrook en la proa y el emblema del escuadrón en la deriva (foto MoD).



El 101.° Squadron recibió sus primeros Vulcan en Finningley en octubre de 1957. Los Vulcan B.Mk 2 no llegaron hasta 1968, pero se utilizaron hasta 1982.

hasta el final de la guerra en Europa, en abril de 1945.

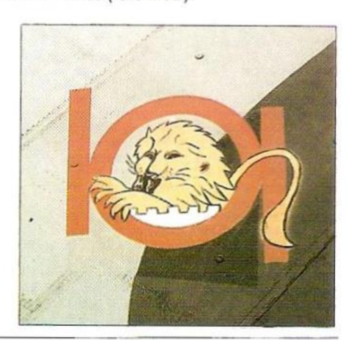
Tras la II Guerra Mundial, el 101.° se reequipó con Avro Lincoln y se instaló como parte del ala permanente de bombardeo en Binbrook. En común con otros escuadrones, protagonizó varios despliegues en ultramar, incluida una visita de buena voluntad a Turquía en 1947. Pero el papel más importante del 101.° en la historia de la RAF llegó en enero de 1951, cuando recibió los primeros English Electric Canberra y se convirtió en el primer escuadrón que operaba con bombarderos a reacción. Estuvo en consecuencia muy ocupado, llevando a cabo todas las evaluaciones de este modelo innovador y preparando nuevas tácticas. Además, se convirtió en el foco de una enorme atención publicitaria y se le exigieron demostraciones de sus misiones y aviones para los dignatarios, prensa y público. Fue un excitante período para el escuadrón, pero pronto se convirtió en uno más de una gran fuerza de aviones Canberra. Tres años después se reequipó con el más potente Canberra B.Mk 6 y llevó este modelo a Malasia al año siguiente. Así se convirtió en el primer escuadrón en utilizar los Canberra en acción, para bombardear campamentos terroristas. También entró en combate durante las operaciones de Suez, con base en Malta para realizar incursiones sobre Egipto. Poco después de esto, el 101.° fue disuelto en Binbrook el 17 de febrero de 1957.

Pero eso fue sólo una medida temporal, pues ocho meses más tarde, el 15 de octubre, el 101.° Squadron fue reconstituido en Finningley como la segunda unidad equipada con el Avro Vulcan, que por entonces comenzaba a sumarse a la fuerza «V» que proporcionaba la disuasión nuclear británica. Estuvo inicialmente dotado con el Vulcan B.Mk 1 y se trasladó a Waddington en junio de 1961, para pasar a formar parte integral del Ala Waddington durante los 22 años siguientes. En 1968 llegaron los Vulcan B.Mk 2 y desde que la disuasión nuclear fue transferida a los submarinos de la Royal Navy el escuadrón se mantuvo como una unidad de bombardeo convencional, suministrando tripulaciones durante la guerra de las Malvinas, en las vísperas de su disolución. En efecto, el 101.° Squadron desapareció a finales de 1982 en la base de Waddington.

Pero el 1 de mayo de 1984 el 101.° Squadron volvió a nacer, esta vez en Brize Norton, por primera ocasión en un cometido que no era el de bombardeo. Equipado con cisternas BAe VC10 K.Mk 2 (remplazados por K.Mk 3 a comienzos de 1985), tiene ahora a su cargo cometidos de repostaje de carburante en vuelo.



El 101.° Squadron es actualmente una unidad de repostaje en vuelo, equipada con cisternas VC10 convertidos por British Aerospace en Filton. Esos aviones habían servido previamente con Gulf Air y East African Airlines (foto MoD).



Las almenas de la torre que aparecen en el emblema del 101.° Squadron recuerdan que esta unidad fue la primera equipada con aviones dotados con torretas orientables servoasistidas. El león representa la ferocidad y el coraje (foto Robbie Shaw).

102.° Squadron



Constituido como unidad de bombardeo nocturno en Hingham en agosto de 1917, el 102.° Squadron fue equipado con aviones F.E.2b, con los que se trasladó a Francia un mes más tarde. Allí se embarcó en la ofensiva invernal tras las líneas alemanas, atacando principalmente aeródromos y estaciones ferroviarias en el norte de Francia. Algunas instalaciones, como la base aérea de Gontrose y las estaciones de Courtrai y Menin, fueron algunos de sus objetivos más visitados. Así siguieron las cosas hasta que la ofensiva alemana de primavera requirió más bombardeos tácticos. El escuadrón prestó más atención a las salidas de reconocimiento, en las que por medio de bengalas intentaba controlar los avances nocturnos del enemigo para a continuación atacarlo mediante fuego de ametralladora. El escuadrón siguió efectuando este tipo de acciones, a menor escala, incluso cuando hubo cesado el avance alemán. A mediados del verano el escuadrón operaba primordialmente en el área de Bapaume, en la que las carreteras y los transportes militares eran parte de sus objetivos. Ello se intensificó cuando los alemanes comenzaron a retirarse y la unidad fue enviada a destruir los puentes que cruzaban el Somme por Péronne. Cuando en el otoño se produjo la ofensiva aliada, el 102.° Squadron volvió a dedicarse de nuevo a las comunicaciones ferroviarias y bombardeó cualquier tren que intentase huir al amparo de la noche.

Cuando concluyó la I Guerra Mundial, el escuadrón regresó a Gran Bretaña en marzo de 1919 y fue disuelto en Lympne el 3 de julio de 1919.

En octubre de 1935 el 102.° se volvió a formar, a partir de la patrulla B del 7.° Squadron, por entonces en Worthy Down, aunque hasta marzo de 1936 no creció lo suficiente como para ser unidad independiente del 7.°. Fue de nuevo un escuadrón de bombardeo nocturno, equipado con de Havilland Page Heyford, y pronto se trasladó al norte, a Yorkshire, como parte del recién formado 4.° Group del Mando de Bombardeo. Allí recibió el bombardero estándar del 4.° Group, el Armstrong Whitworth Whitley. Con él comenzó los lanzamientos de panfletos sobre Alemania la segunda noche de la guerra, siendo el Rhur su área de operaciones. Tales incursiones continuaron durante aquel frío invierno, y en diciembre, el 102.° lanzó bombas sobre una base de hidroaviones en Sylt. Durante 1940, el 102.° se dedicó por completo a la ofensiva nocturna sobre el continente y realizó algunos vuelos de larga distancia a Turín, casi inmediatamente de que los italianos entrasen en la guerra en junio de 1940.

Dos Handley Page Halifax del 102.° Squadron se disponen a participar en una nueva incursión sobre Alemania. Esta unidad empleó el Halifax desde finales de 1941 hasta que concluyeron las hostilidades (foto Imperial War Museum).



Los Whitle eran capaces de encajar fuertes daños en combate y en dos ocasiones aviones del 102.° volvieron a Inglaterra seriamente dañados, uno con la mayor parte de la superficie superior de sus alas destruida, y otro con una gran parte del fuselaje abierto a raíz de un incendio en vuelo. Este lento y pesado bombardero fue usado hasta febrero de 1942, en que el escuadrón había sido adoptado por Ceilán y empleaba aviones pagados por esa isla.

El Handley Page Halifax sustituyó con el tiempo al Whitley, pero este nuevo avión tenía sus propios problemas, por lo que el 102.° no fue operacional hasta abril. Entonces pasó a participar en las incursiones de mil bombarderos de aquel año, y en los 18 meses siguientes el 102.° voló noche tras noche sobre Alemania, atacando los objetivos asignados. El comienzo de 1944 trajo a la unidad gran variedad de objetivos, cuando el Mando de Bombardeo comenzó a ocuparse de los preparativos del segundo frente, especialmente en Francia.

El cenit de esas operaciones se alcanzó durante los meses estivales, que en el caso del 102.° Squadron coincidieron con la feliz recepción de los Halifax Mk III, equipados con motores radiales Bristol Hercules.

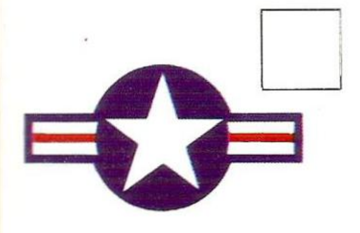
En setiembre de 1944, el escuadrón se dedicó temporalmente a cometidos de transporte y utilizó sus aviones para llevar carburantes al 2.° Ejército, que se hallaba en Bélgica. Esto duró casi un mes, pasado el cual el escuadrón volvió a los bombardeos para tomar parte en las fuertes incursiones que marcaron el principio del fin de la guerra. Al terminar las hostilidades, el escuadrón fue inmediatamente transferido al Mando de Transporte y reequipado con Consolidated Liberator. Se trasladó a Bassingbourn y se dedicó a llevar de vuelta a casa a los miles de combatientes y prisioneros de guerra liberados existentes en la India, conjunto de hombres que se vino a llamar el «Ejército Olvidado». Una vez reducido el número de ellos en ultramar se pudo por fin limitar la cantidad de escuadrones de transporte, de manera que el 102.° Squadron fue disuelto en Upwood el 15 de febrero de 1946.

A raíz del crecimiento de la RAF Germany a mediados de los años cincuenta, el 102.° Squadron fue resucitado como unidad de bombardeo integrada en ese mando. Ello tuvo lugar en Gütersloh el 20 de octubre de 1954. La unidad fue un escuadrón de interdicción nuclear avanzada, equipada con English Electric Canberra B.Mk 2, durante sólo dos años, antes de ser disuelto de nuevo para formar el 59.° Squadron. Sucedía en Gütersloh el 20 de agosto de 1956. Desde entonces, el 102.° ha tenido otro período de existencia, como unidad de misiles Thor; con base en Full Sutton, sirvió del 1 de agosto de 1959 al 27 de abril de 1963.



El 102.° Squadron se formó de nuevo, en Gütersloh, el 20 de octubre de 1954 como unidad de bombardeo ligero equipada con Canberra. Este avión llevaba una bomba atómica y el emblema del hongo nuclear en el morro además de la insignia del escuadrón en la deriva (foto Jon Lake).

US Marine Corps



Los efectivos de aviación del US Marine Corps están agrupados en tres Marine Aircraft Wings (Alas de Aviones de los Marines) separadas y distintas, cada una de las cuales está responsabilizada de las operaciones en un área geográfica. Dos de ellas están asignadas a la Fleet Marine Force Pacific (FMFPac): la 1.ª MAW de Iwakuni (Japón) y la 3.ª MAW de El Toro (California; la tercera organización de este tipo es la 2.ª MAW, que forma parte de la Fleet Marine Force Atlantic (FMFLant) y mantiene su cuartel general en Cherry Point (Carolina del Norte).

En lo concerniente a las fuerzas operacionales, la composición de esas tres MAW sigue líneas similares: cada una de ellas posee escuadrones de caza y ataque, ataque ligero y ataque todotiempo a reacción, apoyados por escuadrones de helicópteros ligeros, medios y pesados para facilitar el rápido movimiento de las fuerzas de tierra del US Marine y su equipo de apoyo. Los modelos destinados a misiones similares están reunidos en elementos menores subordinados conocidos como Marine Aircraft Groups.

Los elementos descritos hasta ahora constituyen el núcleo de una MAW típica, pero existen también otros tipos de unidades de vuelo que, si bien son mucho menos numerosas, juegan asimismo un importante papel en el cumplimiento de la misión primaria de apoyar a los infantes de marina. Esas unidades están encargadas de cometidos tales como el repostaje de carburante en vuelo, el transporte aéreo pesado, el reconocimiento fotográfico, las contramedidas electrónicas, la observación, el control aéreo avanzado y el ataque ligero. Siempre que es posible, por lo menos un ejemplar de cada categoría de escuadrón está asignado a cada MAW. De forma inevitable, la disponibilidad financiera no ha permitido siempre la consecución de este deseable objetivo, de manera que en el caso de algunas misiones especializadas (principalmente el reconocimiento fotográfico y las contramedidas) el US Marine ha optado por agrupar todos los efectivos disponibles en un únivo escuadrón, que suministra destacamentos a otras MAW cuando y donde se requiere.

En tiempos recientes, el US Marine ha vuelto a la política rotacional a gran escala: las unidades de reactores de combate y de helicópteros medios y pesados son desplegadas en bases aéreas en el área de WestPac para períodos de actividad que suelen durar unos seis meses. La mayoría de las veces, esta práctica no supone el traslado físico de aviones, sino que la unidad allí enviada hereda los aviones o helicópteros existentes de forma permanente en esa base. Ocasionalmente, sin embargo, los aviones también efectúan alguna rotación, sobre todo cuando deben ser objeto de revisiones en profundiad. Debido a esta política de rotación, la composición de las tres MAW cambia constantemente a medida que las unidades son transferidas del Pacífico al continente norteamericano o viceversa.

Además de los elementos de combate de primera línea, el US Marine Corps dispone de cierto número de unidades cuyo cometido exclusivo es el entrenamiento; éstas tienen sus bases en Estados Unidos y forman parte de las MAW n.os 1 y 3.

En lo que respecta al material de vuelo utilizado, el principal avión de caza y ataque es todavía el ubicuo McDonnell Douglas F-4 Phantom II: cuatro escuadrones están equipados con la variante F-4S. Sin embargo, el proceso de sustitución está en marcha y ocho escuadrones vuelan ya en el McDonnell/Douglas/Northrop F/A-18A Hornet, un modelo que acabará por servir en 12 unidades de caza y ataque. Otro producto de McDonnell Douglas, el A-4M Skyhawk constituye la espina dorsal de la fuerza de ataque ligero, en un total de cinco escuadrones, mientras que otros tres vuelan en el BAe/McDonnell Douglas AV-8A/C Harrier. Estas ocho unidades serán reequipadas con el AV-8B, que ya ha entrado en servicio en una unidad de entrenamiento de Cherry Point. El ataque todotiempo está bajo la responsabilidad del Grumman A-6E Intruder, que equipa cinco escuadrones y que está previsto que se mantenga en servicio en un futuro inmediato, aunque es posible que el USMC acabe por adoptar la versión A-6F. Otros modelos de combate a reacción presentes en el arsenal del US Marine Corps son el EA-6B Prowler (15 ejemplares de esta plataforma de ECM equipan a un único escuadrón en Cherry Point) y el RF-4B Phantom II, cuyos últimos ejemplares están agrupados en un escuadrón residente en la base de El Toro.

En el apartado de los helicópteros, el Boeing-Vertol CH-46 Sea Knight es el auténtico peón de brega del US Marine Corps, pues equipa a 11 escuadrones y, tras ser recientemente sometido a un proceso de puesta al día, es posible que siga en servicio durante algunos años más. La capacidad de transporte pesado recae en el Sikorsky CH-53D Sea Stallion, utilizado por seis escuadrones; sin embargo, se han formado ya los tres primeros escuadrones de CH-53E Super Stallion y este modelo asumirá progresivamente más trabajo en los próximos años, a medida que crezca el número de ejemplares disponibles. El versátil UH-1N Iroquois de Bell es el único helicóptero ligero utilitario del USMC y constituye el material de vuelo de tres escuadrones; otros tres están equipados con el ligeramente más potente helicóptero artillado AH-1T SeaCobra. El restante escuadrón de helicópteros es el HMX-1 de Quantico (Virginia), que asume dos funciones diametralmente diferentes. De hecho, es innecesario explicar a qué se dedica su Destacamento de Evaluaciones en Vuelo, pero en cambio debe aclararse que el HMX-1 cuenta asimismo con un Destacamento de Vuelo Ejecutivo, equipado con un surtido de helicópteros con interiores VIP que están a disposición de los oficiales de alta graduación y dignatarios de estado, como el propio presidente de Estados Unidos.

Las restantes unidades de vuelo de primera línea son un par de escuadrones de observación, equipados con el Rockwell OV-10A/D, y tres de aviones de transporte y cisternas Lockheed KC-130F/R Hercules.

Finalmente, existen también seis escuadrones que proporcionan el último grado de instrucción a los alumnos pilotos del USMC. Cuatro de estas unidades están equipadas con aviones a reacción (una con F-4, una con A-6, una con AV/TAV-8 y la última con A-4), y las otras dos con helicópteros (CH-46 y CH-53).

Al igual que las demás fuerzas armadas de EE UU, el US Marine Corps mantiene unos importantes efectivos en reserva, que comprenden elementos de aviación organizados de forma similar a sus contrapartidas regulares y que están encuadrados en la denominada 4.ª MAW. Con cuartel general en Nueva Orleans (Louisiana), la 4.ª MAW dispone de 20 escuadrones de aviones y helicópteros, en su mayor parte dotados con versiones más antiguas de los modelos presentes en las unidades de primera línea. Sin embargo, recientemente se han emprendido algunos esfuerzos de modernización y aviones A-4M se han unido a los escuadrones de ataque ligero. En vista a la creciente importancia dada a estos elementos, es razonable pensar que este proceso va a continuar.

En la actualidad, los elementos de la USMC Reserve comprenden dos escuadrones de caza y ataque con F-4 Phantom II, seis de ataque ligero con variantes del A-4 Skyhawk, uno de contramedidas electrónicas con EA-6A Intruder, cuatro de helicópteros medios con CH-46 Sea Knight, tres de helicópteros pesados con CH-53 Sea Stallion, dos de helicópteros ligeros con UH-1 Iroquois, uno de helicópteros de ataque con AH-1J Sea Cobra, uno de obervación con OV-10 Bronco y uno de transporte y repostaje en vuelo con KC-130 Hercules. Las operaciones de las unidades de reserva tienen lugar rutinariamente desde 14 bases áreas diseminadas por Estados Unidos.



Los McDonnell Douglas F-4 Phantom de los 12 escuadrones de caza y ataque del US Marine Corps están siendo remplazados por el F/A-18A Hornet. Este ejemplar lleva los emblemas del VMFA-314, el primer escuadrón declarado operacional con este modelo.